



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO  
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA**

**RAFAEL SOARES RIBEIRO**

**METROSHOPPING: UMA ETNOGRAFIA SOBRE OS AMBULANTES DO METRÔ  
DO RECIFE**

Recife  
2019

RAFAEL SOARES RIBEIRO

**METROSHOPPING: UMA ETNOGRAFIA SOBRE OS AMBULANTES DO METRÔ  
DO RECIFE**

Dissertação a ser apresentada ao Programa de Pós-graduação em Sociologia da Universidade Federal de Pernambuco com o requisito de obter o título de mestre em Sociologia. Área de Concentração: Mudança Social.

**Orientador:** Prof. Dr. Breno Augusto de Souto Maior Fontes.

Recife

2019

Catálogo na fonte  
Bibliotecária Maria do Carmo de Paiva, CRB4-1291

R484m    Ribeiro, Rafael Soares.  
              Metroshopping : uma etnografia sobre os ambulantes do metrô do Recife /  
              Rafael Soares Ribeiro. – 2019.  
              124 f. : il. ; 30 cm.

              Orientador: Prof. Dr. Breno Augusto de Souto Maior Fontes.  
              Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal de Pernambuco, CFCH.  
              Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Recife, 2019 .  
              Inclui referências e anexo.

              1. Sociologia. 2. Trabalho informal. 3. Vendedores ambulantes. 4. Metrô –  
              Recife (PE). 5. Sociabilidade. I. Fontes, Breno Augusto de Souto Maior  
              (Orientador). II. Título.

301 CDD (22. ed.)

(BCFCH2021-194)

RAFAEL SOARES RIBEIRO

**METROSHOPPING: UMA ETNOGRAFIA SOBRE OS AMBULANTES DO METRÔ  
DO RECIFE**

Dissertação apresentada ao Programa de  
Pós-Graduação em Sociologia da  
Universidade Federal de Pernambuco,  
como requisito parcial para a obtenção do  
título de Mestre em Sociologia.

Aprovada em: 27/06/2019.

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof. Dr. Breno Augusto Souto Maior Fontes (Presidente/Orientador)  
Universidade Federal de Pernambuco

---

Prof. Dr. Francisco Jatobá de Andrade (Examinadora Interna)  
Universidade Federal de Pernambuco

---

Prof. Dr. Francisco Sá Barreto dos Santos (Examinador Externo)  
Universidade Federal de Pernambuco

## AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, gostaria de agradecer a toda equipe do Programa de Pós-graduação em Sociologia por ter me dado esta oportunidade de realizar um sonho que durante muito tempo existia apenas como abstração, mas que agora está sendo concretizado. Agradecer especialmente aos professores que contribuíram, e muito, para a minha formação tanto como pessoa quanto como profissional: Professor Jorge Ventura, Professora Eliane de Fonte, Professor Breno Fontes, Professor José Luiz Ratton, Professora Maria Eduarda e Professor Francisco Jatobá.

Gostaria de agradecer especialmente ao meu orientador Professor Breno Fontes, que desde o começo sempre se apresentou disponível, me tratou com cordialidade e sua grande contribuição e curiosidade para com minhas ideias, fomentando questões sobre o projeto e, principalmente, suas palavras de consolo, me fizeram superar as dificuldades encontradas em ser ao mesmo tempo professor e pesquisador.

Gostaria de agradecer ao Professor Francisco Sá Barreto, que me ajudou e me orientou na confecção do projeto que me levou ao mestrado - enquanto cursava a cadeira, ministrada por ele, de Antropologia Urbana - além de seu constante interesse em saber como estava indo o desenvolvimento do projeto e posteriormente da pesquisa de campo.

Gostaria de agradecer, especialmente, à minha esposa, Rebeca, pois sem o estímulo dela, esse sonho iria permanecer no fantástico mundo da minha imaginação; acima de tudo, agradeço por fornecer todo o suporte emocional que contribuiu para a confecção dessa dissertação.

Gostaria de agradecer a minha família, por todo o apoio emocional e, às vezes, financeiro, que me permitiu cursar todo o mestrado sem me preocupar demais com assuntos externos.

Agradecer aos meus amigos da turma do mestrado em Sociologia 2017.1, pelo suporte, pelo amor, pela paciência e pelos momentos tristes e felizes que passamos juntos – foi, realmente, uma experiência surpreendente estar ao lado de pessoas tão maravilhosas. Agradeço especialmente à Maria Eduarda, pelo grande coração que tem, pelas nossas conversas, discussões e trocas de stress. Gostaria de agradecer a Gabriel, pelas discussões e ensinamentos, sem sua ajuda, talvez, até hoje, eu estaria perdido no que tange ao fazer pesquisa. Agradeço profundamente à Marília pelo grande coração, pelo carinho e pela força – estávamos sempre apoiando um ao outro. Agradeço, em especial, à Dayane, pela paciência, pelos abraços, pelas palavras de sabedorias e pelas risadas. Agradeço a Ricardo e Bárbara que sempre me deram dicas sobre os possíveis caminhos no qual seguir com o meu projeto de pesquisa. Por fim,

agradeço a Carlinha, pela enorme sabedoria contida em suas palavras ácidas e pelas dicas que me fizeram abrir os olhos para outros aspectos de minha pesquisa que não havia enxergado.

Agradeço, principalmente, aos meus informantes do comércio ambulante no metrô do Recife: Jorge, Karla, Lucas, Juarez, Ana, Belo, Carlos, Rodrigo e Viviane que me proporcionaram momentos de grande aprendizagem e receberam bem a proposta desta pesquisa; sem a contribuição não conseguiríamos dar a profundidade exigida para uma pesquisa participante.

## RESUMO

A cada dia o comércio informal cresce exponencialmente no Brasil. Este cenário configura-se como não-opcional para uma grande parcela da população mais pobre do país, também como uma saída de emergência a centenas de pessoas desempregadas ou em desalento. Recentemente, os complexos metroviários se tornaram um espaço frutífero para a atividade ambulante. Desde quiosques montados próximos das plataformas, até vendedores ambulantes que percorrem a extensão do transporte e das plataformas vendendo suas mercadorias. São Paulo, Rio de Janeiro, Buenos Aires e Recife retratam os diferentes tipos de comércio dentro das estações de metrô. Tendo em vista este cenário, o objetivo dessa pesquisa foi observar, descrever, analisar e interpretar os arranjos da estrutura social construída pelos ambulantes que atuam no sistema metroviário do Recife. Estudamos os sentidos das ações do ambulante na estrutura, procuramos ressaltar as atuações, as performances e suas estratégias nas ações econômicas destes atores em seu campo de atuação.

**Palavras-Chave:** Informalidade; Organização; Sociabilidades.

## **ABSTRACT**

Every day, informal trade grows exponentially in Brazil. This niche is configured as non-optional for a large portion of the country's poorest population, as well as an emergency exit for hundreds of unemployed or depressed people. Recently, subway complexes have become a fruitful space for itinerant activity. From kiosks set up near the platforms, to street vendors that travel the length of the transport and platforms selling their goods. São Paulo, Rio de Janeiro, Buenos Aires and Recife portray the different types of commerce within the subway stations. In view of this scenario, the objective of this research was to observe, describe, analyze and interpret the arrangements of the social structure built by street vendors who work in the Recife subway system. We study the meanings of the street vendor's actions in the structure, we seek to highlight the actions, performances and their strategies in the economic actions of these actors in their field of action.

**Keywords:** Informality; Organization; Sociabilities.

## SUMÁRIO

|            |                                                                                                |           |
|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1</b>   | <b>INTRODUÇÃO.....</b>                                                                         | <b>10</b> |
| <b>2</b>   | <b>CONSIDERAÇÕES TEÓRICAS.....</b>                                                             | <b>13</b> |
| <b>2.1</b> | <b>Elementos teóricos da Sociologia.....</b>                                                   | <b>13</b> |
| <b>2.2</b> | <b>Sobre informalidade.....</b>                                                                | <b>19</b> |
| <b>2.3</b> | <b>A relação entre os ambulantes e o conceito de território.....</b>                           | <b>29</b> |
| <b>2.4</b> | <b>A informalidade no Recife – uma breve narrativa.....</b>                                    | <b>32</b> |
| <b>2.5</b> | <b>O mercado de trabalho no Recife.....</b>                                                    | <b>39</b> |
| 2.5.1      | Questões macroeconômicas .....                                                                 | 39        |
| 2.5.2      | Oferta de mão de obra .....                                                                    | 40        |
| 2.5.3      | Demanda de mão de obra .....                                                                   | 41        |
| 2.5.4      | Desemprego .....                                                                               | 42        |
| <b>2.6</b> | <b>Os ambulantes do metrô: ralé ou batalhadores .....</b>                                      | <b>43</b> |
| <b>3</b>   | <b>METODOLOGIA.....</b>                                                                        | <b>47</b> |
| <b>3.1</b> | <b>A escolha do tema e os objetivos da pesquisa.....</b>                                       | <b>47</b> |
| <b>3.2</b> | <b>O Recorte espacial .....</b>                                                                | <b>48</b> |
| <b>3.3</b> | <b>O processo da pesquisa .....</b>                                                            | <b>49</b> |
| <b>4</b>   | <b>UMA ETNOGRAFIA DO COMÉRCIO AMBULANTE NO METRÔ DO RECIFE .....</b>                           | <b>59</b> |
| <b>4.1</b> | <b>Uma etnografia do cotidiano no metrô.....</b>                                               | <b>58</b> |
| <b>4.2</b> | <b>O perfil do ambulante do metrô do Recife .....</b>                                          | <b>59</b> |
| <b>4.3</b> | <b>Os ambulantes do sistema metroviário do Recife: algumas considerações....</b>               | <b>63</b> |
| <b>4.4</b> | <b>Iniciação como ambulantes .....</b>                                                         | <b>65</b> |
| <b>4.5</b> | <b>Fixos, Semifixos, Ambulantes e Siris .....</b>                                              | <b>72</b> |
| <b>4.6</b> | <b>Rede Social, laços fortes e laços fracos .....</b>                                          | <b>73</b> |
| <b>4.7</b> | <b>Cotidiano dos ambulantes nas estações do metrô do Recife .....</b>                          | <b>76</b> |
| <b>4.8</b> | <b>Uma breve experiência como ambulante: O constrangimento e a práxis como ambulante .....</b> | <b>82</b> |
| <b>5</b>   | <b>UNIVERSO INTERATIVO DOS AMBULANTES NO METROREC.....</b>                                     | <b>86</b> |
| <b>5.1</b> | <b>Cooperação, Solidariedade e Dom .....</b>                                                   | <b>86</b> |
| 5.1.2      | Redes e Capital Social no comércio ambulante no metrô do Recife.....                           | 91        |
| <b>5.2</b> | <b>Conflitos entre os ambulantes .....</b>                                                     | <b>92</b> |

|            |                                                                           |            |
|------------|---------------------------------------------------------------------------|------------|
| <b>5.3</b> | <b>Ambulantes e agentes de segurança .....</b>                            | <b>96</b>  |
| 5.3.1      | A BBC .....                                                               | 95         |
| 5.3.2      | A Polícia Ferroviária Federal – PFF .....                                 | 96         |
| <b>5.4</b> | <b>O Derrame .....</b>                                                    | <b>98</b>  |
| <b>5.5</b> | <b>O Esculacho e a tensão entre seguranças e ambulantes no metrô.....</b> | <b>100</b> |
| <b>5.6</b> | <b>Interações entre ambulantes e passageiros: a fidelização.....</b>      | <b>106</b> |
| <b>6</b>   | <b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>                                          | <b>112</b> |
|            | <b>REFERÊNCIAS.....</b>                                                   | <b>118</b> |
|            | <b>APÊNDICE A - ROTEIRO DE ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA ..</b>              | <b>122</b> |
|            | <b>ANEXO A -MAPA DA REDE METROVIÁRIA DO RECIFE .....</b>                  | <b>124</b> |

## 1 INTRODUÇÃO

O fenômeno da informalidade tem suscitado questionamentos e debates importantes sobre suas origens, funcionamento e consequências dentro do sistema capitalista e de diversos contextos políticos no mundo contemporâneo. Essas discussões, principalmente após as mudanças na dinâmica do capital nos grupos onde o capitalismo moderno se desenvolveu plenamente, a partir da década de 70, com a instauração de uma modelo mais liberal na esfera trabalhista, várias instituições de pesquisa como a OIT (Organização Internacional do Comércio) e a CEPAL (Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe) dedicaram particular atenção ao crescente volume de atividades informais. (MOURA JUNIOR, 2010; PORTES E HALLER, 2004; 2005)

Por muito tempo, a informalidade foi concebida como símbolo de atraso na concepção do capitalismo moderno. Simbolizando a permanência de tradições pré-capitalistas e a pobreza. Entende-se, atualmente, como informalidade um fenômeno bastante complexo e distinto de suas primeiras concepções devido às transformações no sistema capitalista no período citado anteriormente.

Outro elemento relevante, refere-se a intervenção do Estado e produção de políticas públicas de previsão e combate à informalidade. Na tipologia construída pelo relatório da CEPAL, focando na relação Estado e Informalidade, chegou-se a formulação da hipótese que em países da periferia, subdesenvolvidos ou em desenvolvimento, do Sul do globo, que não foram plenamente industrializados (modernizados), onde as políticas de bem-estar social foram negligenciadas, a presença da informalidade é marcante.

A informalidade está associada a existência de fortes laços comunitários, onde a ação ilícita tem suporte normativo da sociedade (PORTES E HALLER, 2005) por conta das condições históricas e sociais de penúria, exploração de suas riquezas e mão de obra que esses países passaram e ainda sofrem. Como no caso de Angola, onde uma parte das atividades informais são de subsistência - atividades de produção e troca de bens e serviços realizadas no quadro da economia familiar, com finalidades de autoconsumo ou no âmbito das relações de reciprocidade e de solidariedade familiar e de vizinhança.

Em outro extremo, quando existem redes comunitárias muito fortes e a população está acostumada a enfrentar por seus próprios meios para

sobreviver e desconfia de qualquer intervenção oficial é mais provável que a organização de empresas informais se considerem como uma coisa normal e a participação na economia subterrânea como uma forma justificada de resistência. (PORTES e HALLER, 2004, p.26)

As formas de o Estado lidar com o fenômeno da informalidade são também bastante variadas: ligações democráticas e cooperativas com a atividade, formalização de atividades, acordos em relação a ocupação de espaços; como também de formas repressivas ligadas às concepções de modernidade e de higienismo.

No Brasil, a informalidade ainda é vista, pelas instituições de regulação do Estado como algo a ser combatido, frequentemente pelo uso da violência. A informalidade é um desrespeito ao Estado (PIRES, 2011) apesar de ser gerada pela ação do mesmo (idem; PORTES, 2004). Como o objetivo é submeter a população, “os modelos jurídicos de controle social não como origem a “vontade do povo” (KANT DE LIMA, apud PIRES, 2011). Sendo assim, os valores legais são vistos com desconfiança, intervenções externas, ao comportamento dos transgressores. “O direito parece uma “imposição de autoridades”. “A obediência ou desobediência às leis é uma opção, não uma transgressão moral a regulamentos específicos” (PIRES, 2011, p.52).

Como um aspecto da informalidade, o comércio ambulante é realizado por indivíduos que carregam suas mercadorias e materiais para a realização da venda com seu próprio corpo (CACCIAMALI, apud Pamplona, 2001) e, no caso da cidade do Recife, especificamente, é uma das formas mais notáveis do crescimento do fenômeno da informalidade. Ambulantes atuam nos ônibus, nas estações e plataformas do metrô, nas principais vias e avenidas, nos pontos de lentidão do trânsito de veículos nas estradas e etc; os motivos e os estímulos que levam as pessoas a exercerem a atividade de ambulantes são bastante heterogêneos.

Recentemente uma forma já consolidada de mercado ambulante saltou aos olhos da população do Recife: o mercado ambulante no metrô do Recife. Apesar de ser um espaço já usado, desde sua fundação em 1982, por alguns ambulantes, tornou-se notável devido a intensificação do equipamento do metrô após criação de terminais integrados de ônibus conectados às estações. Com o crescimento no número de passageiros e também no quantitativo de ambulantes, algumas estruturas sociais consolidadas entraram em choque com as novas levadas de comerciantes. De acordo com os dados levantados em campo durante a pesquisa com os ambulantes no metrô, pude perceber

que uma rede de relações foi montada tendo como eixos os ambulantes mais antigos. Estes são os portadores do conhecimento acumulado, por sua vez, introduziam, como mentores, ambulantes mais novos, apresentando estes aos seus fornecedores, conhecidos e etc – em resumo, os inserindo dentro de uma determinada rede de ambulantes.

Com o crescimento do desemprego no Brasil nos últimos anos, o número de novos vendedores recorrendo ao metrô aumentou drasticamente, que culminou no surgimento de conflitos mais intensos entre os ambulantes; especialmente entre os antigos e os novos. Os antigos justificam que os novatos, os “sirís”, não conhecem as regras e sujam a imagem do ambulante para com a sociedade. Os novatos procuram se organizar e se fortalecer de outras formas sem ter como fundamento base as estações do metrô. Na maioria das vezes os conflitos se resolvem através do diálogo – geralmente utilizando-se gestos e palavras agressivas -, quando não, pela violência física – forma de regulação das ações dentro deste mercado. Essa ação violenta é a principal forma de sanção social para aqueles que quebram as regras estabelecidas pelas redes de relacionamentos – tanto entre ambulantes, quanto entre ambulantes e seguranças do metrô – mas é a principal forma de ação da PFF no combate ao comércio ambulante nas plataformas e na composição do veículo.

No primeiro capítulo, exponho as referências teóricas que contribuíram tanto na confecção quanto na leitura do contexto e dos dados, obtidos através da pesquisa de campo, desta pesquisa.

No segundo capítulo descrevo os principais objetivos escolhidos para essa dissertação, a metodologia e os métodos utilizados. Aqui também estão contidos: o recorte das estações do metrô e os motivos por tê-las selecionado como pontos de observação total e participante; as categorias escolhidas para a análise dos dados para chegar aos objetivos principais deste projeto; e, por fim, as dificuldades encontradas durante a pesquisa de campo e na interação com os informantes.

No terceiro capítulo procurei retratar a estrutura e a organização dos ambulantes dentro do comércio no metrô, desenhando o papel desempenhado pelos fixos, semifixos, ambulantes e sirís, além de descrever o sistema de comunicação estabelecido pelos ambulantes, onde as informações sobre os preços dos produtos, as possibilidades de lucro e a eminência de alguma ameaça são transportadas por uma rede de conexões bastante efetiva.

No quarto capítulo, trato o outro objetivo desta pesquisa, que consiste em descrever o mundo interativo do ambulante dentro do comércio no metrô. Os relacionamentos entre os próprios ambulantes; as relações entre ambulantes e passageiros/clientes e o processo de fidelização; e, por fim, as relações entre os ambulantes e os seguranças que atuam no sistema metroviário.

## 2 CONSIDERAÇÕES TEÓRICAS

### 2.1 Elementos teóricos da sociologia

Uma parte da opção teórica que baseou esta dissertação se inicia com a escolha da epistemologia construtivista, em especial, o construtivismo social (SCHWANDT, 2006). Essa perspectiva afirma que os seres humanos conseguem encontrar ou descobrir conhecimento tanto quanto o constroem e elaboram. Como seres humanos, procuramos inventar estruturas e formas abstratas para entendermos uma dada experiência, e consequentemente testamos e modificamos continuamente estes modelos com novas experiências; construímos, assim, novas interpretações, levando em consideração os quadros de referência que temos em comum.

Para Fay (1996, apud SCHWANDT, 2006) esse senso comum do construtivismo é chamado atualmente como perspectivismo; que, por sua vez, opõe-se a epistemologia empírica afirmando a validade da mediação do conhecimento na tentativa de apreender a realidade. O perspectivismo, ou construtivismo social, se interessa do modo como os enunciados são instrumentalizados na vida prática, compreendendo as práticas sociais e analisando as estratégias retóricas que estão em jogo em determinado tipo de discurso.

Aliado a epistemologia construtivista, reconhecemos, no interacionismo simbólico, elementos interessantes para a análise das interações no comércio ambulante do metrô do Recife. Essa corrente do pensamento sociológico entende a sociedade como um processo do indivíduo e da sociedade como estreitamente inter-relacionados; além do aspecto subjetivo do comportamento humano como uma parte necessária no processo de formação e manutenção dinâmica do *self-social* e do grupo social (PSATHAS, 1973:5, apud HAGUETTE, 1987).

Ainda nessa esfera, a perspectiva de Mead (HAGUETTE, 2006; JOAS, 1999; BIRNBAUM E CHAZEL, 1977), do *self-social* como um elemento construído através das interações com os outros, que servirão como referencial para que o indivíduo possa construir a si mesmo e compreender o contexto em que está inserido. Portanto, nem o *self* nem o ato social são passivos; pois se desenvolvem num processo e evoluem de acordo com as mudanças nos padrões e nos conteúdos das interações vividas no cotidiano.

Blumer (MORTENSEN, 1980) concorda com Mead acerca do *self-social*, em relação deste ser um organismo que não responde apenas a estímulos externos, como também responde a estímulos internos; portanto, a ação tomada leva em consideração as variáveis que os indivíduos notam, construindo uma linha condutora de como eles irão interpretar e agir em seguida. Fora Blumer (HAGUETTE, 1987) o responsável por esclarecer os pressupostos de Mead e, principalmente, instrumentalizá-los para o campo de pesquisa. Estabelecendo assim três premissas fundamentais para o interacionismo simbólico:

1. Os seres humanos agem com relação às coisas na base dos sentidos que elas têm para ele. Estas coisas incluem todos os objetos físicos, outros seres humanos, categorias de seres humanos (amigos ou inimigos), instituições, ideias valorizadas (honestidade), atividades dos outros e outras situações que o indivíduo encontra na sua vida cotidiana.
  2. O sentido das coisas é derivado, ou surge, da interação social que alguém estabelece com seus companheiros.
  3. Estes sentidos são manipulados e modificados através de um processo interpretativo usado pela pessoa ao tratar as coisas que ela encontra.
- (HAGUETTE, 1987, p. 35)

O sentido é pensado como um elemento que emerge da interação entre as pessoas, sendo uma representação dos elementos que constituem a mentalidade ou a organização psicológica (HAGUETTE, 1987; MORTENSEN, 1980). Utilizar-se dos sentidos é interagir consigo mesmo e selecionar, observar, excluir, deixar suspenso, reorganizar e transformar os sentidos tendo como referência o contexto situacional no qual o indivíduo está inserido e a direção de sua ação.

A ação é, portanto, o princípio fundamental da existência de grupos humanos, assim como a sociedade, pois é através de ações que estruturas e organizações são estabelecidas. Para compreender a ação faz-se necessário identificar o mundo de objetos em que foi posta em prática. Objetos, aqui, são entendidos como criações sociais a partir da interação que passam por um processo constante de definição e interpretação (HAGUETTE, 1987; MORTENSEN, 1980; JOAS, 1999).

A ação conjunta, ou coletiva, tem o mesmo caráter de ser formulada a partir de um processo interpretativo quando a coletividade fica diante de situações onde é levada a agir; tal ação opera sempre através de um processo de formação. Embora muitas ações conjuntas exibam formas repetitivas ou estabelecidas de ação, cada uma de suas

instâncias passem por um processo de constante avaliação e formulação (HAGUETTE, 1987).

Nesta pesquisa trabalhamos com o interacionismo simbólico, por conta de suas contribuições para a análise de categorias simbólicas criadas a partir da interação entre os agentes do contexto da pesquisa – ambulantes, seguranças e passageiros. O objetivo principal não era entender o processo de construção dos símbolos, mas, sim, a instrumentalização destes nos rituais de interação. Assim, pudemos compreender como os ambulantes formulam e reformulam suas margens de lucro, suas formas de organizarem a dinâmica das vendas, desde períodos normais quanto em situações atípicas, fora a formação de grupos que de um lado possuem um vínculo territorial com os bairros que ligam as estações (ambulantes mais antigos) e por outro lado (ambulantes mais novos) são construídos nas relações cotidianas no metrô – ambiente onde os ambulantes vestem suas máscaras e realizam suas performances diversas (GOFFMAN, 1996).

Os processos de interação face a face, de Erving Goffman, são especialmente valiosos. Sendo o principal objetivo investigar como os grupos sociais formam uma vida própria, que se revitaliza cotidianamente. Para o sociólogo em questão, a vida é como uma representação teatral e consiste em atuações (performances) onde há os atores e o público.

Ao realizar estas performances, os atores se utilizam de máscaras – tipificações estereotipadas dos papéis sociais – dentro de um cenário específico, o meio, onde se movem os atores (MALDONATO E ZARAGOZA, 2011). As práticas rituais permitem sustentar e revitalizar os ordenamentos societários, sendo assim o indivíduo que produz, não apenas reproduz, a sociedade em seu cotidiano (GOFFMAN, 1996).

Estes elementos nos orientaram na compreensão de alguns papéis e usos de máscaras dentro dos processos rituais dos ambulantes no sistema metroviário do Recife, dando atenção especial ao processo de venda de mercadorias dentro da composição do metrô. Conseguimos identificar que dentro do metrô a máscara do trabalhador é utilizada com frequência e a narrativa da venda faz desse discurso um suporte; já nas estações, o espaço propicia formas de interações diferentes da puramente profissional utilizadas na composição do metrô, sendo um espaço misto, turvo, entre o exercício da ocupação e um espaço de lazer e fraternidade entre seus companheiros de trabalho.

Os problemas de cunho sociológico desta dissertação se focam nos processos de interação entre os membros do grupo formado pelos comerciantes ambulantes que atuam nas plataformas das estações e nas composições do metrô no sistema metroviário do Recife. Estas formas de interação superam a perspectiva econômica da ação do indivíduo no mercado como sendo uma ação racional e livre de qualquer pressuposto social, político e cultural; afirma-se aqui que qualquer ação social, independente da esfera de atuação, carrega em si elementos constitutivos de processos interativos dos indivíduos com o social. Portanto, o comércio ambulante no metrô, não poderia ter resistido, desde a década de 90, sem a existência de fortes vínculos sociais estabelecidos através das relações entre ambulantes. O processo de cooperação entre os atores é fundamental para a composição de uma rede de relacionamentos que produzem conteúdos que visam a um ordenamento das ações nesse específico mercado.

A questão da ordem também é de fundamental importância para a investigação sociológica, pois o elemento ordenador no comércio ambulante no metrô do Recife é constantemente negociado, particularmente por ser um ambiente de competição entre os atores. Porém é uma competição com regras. As sociabilidades aqui possuem primazia em relação a perspectiva que coloca o Estado como o principal regulador das relações entre os indivíduos. Sai então “do terreno da Soberania, do Contrato, do Direito, para perscrutar as relações de poder tal como elas se processam nos contextos situados no tempo e no espaço” (TELLES, 2010, p. 214 apud FRANÇA, 2015).

Com os dados obtidos através da pesquisa de campo, passamos a compreender os limites desse jogo. Os atores podem vender mais mercadorias, através de sua habilidade como vendedor, mas não se pode baixar o preço além do negociado. Afinal, isso levaria não apenas os competidores ao prejuízo como também os jogadores poderiam sofrer repressões de outros ambulantes. Os ambulantes ressaltaram que recentemente, com o aumento do quantitativo de ambulantes vendendo no metrô, os conflitos entre eles têm aumentado, pois os novatos, os “sirís”, não sabem ou não respeitam as regras estabelecidas pela estrutura já montada pelos ambulantes mais antigos nas estações do metrô. Então os ordenamentos estabelecidos anteriormente da chegada dessa nova “onda” de ambulantes está sendo ameaça pelas novas formas de organização do mercado.

Também se faz importante refletir sobre os mecanismos de regulação do mercado ambulante no metrô. A relação entre os ambulantes com eles próprios se dá a partir de

processos interativos de negociação. Os membros negociam as regras cotidianamente, modificando-as para funcionarem em determinadas situações. Em situações ideais, essas negociações são mediadas pela conversação; no entanto, essa interação pode instrumentalizar a violência seja através de palavras ou gestos corporais como também pode chegar à violência física, fazendo-os agir como *justiceiros*. “O justiceiro é aquele que não apenas garante a ordem, mas restaura a ordem perturbada pela criminalidade local ou, então, por atos que afetam os sentidos de honra e decência familiar” (TELLES, 2010, p. 231; apud FRANÇA, 2015).

Essa postura do *justiceiro* também serve como elemento fundamental para justificar as reações dos ambulantes na interação entre os seguranças do metrô do Recife (BBC, terceirizada; e PFF, Polícia Ferroviária Federal) com os ambulantes, principalmente em relação ao *esculacho*. O *esculacho* é uma forma intolerável de desrespeito, desconsideração e negação do outro, que se situa no limiar da exclusão social. Extrapola, portanto, a regra do jogo, e entra no campo do insulto moral, pois, além de submeter o ator à ordem já desigual, ainda o humilha (PIRES, 2011).

Outro fator norteador para a concepção do campo e das formas de relação entre os indivíduos inseridos nele, foi o conceito de rede social. O termo é usado pelas ciências sociais como uma ferramenta analítica que proporciona ao cientista reconstruir os processos interativos dos indivíduos e suas ligações com grupos a partir relações interpessoais construídas no cotidiano. As estruturas sociais, e os processos de estruturação fundamentam-se a partir das interações entre os indivíduos que tecem novos padrões de sociabilidades (FONTES e STELZIG, 2004).

Muito além de uma ferramenta metodológica, a teoria de redes sociais permite conhecermos as entradas dos indivíduos nas estruturas das redes em suas práticas cotidianas de sociabilidade, possibilitando perceber o acesso destes indivíduos, e grupos, à recursos e o posicionamento destes na sociedade; além de permitir análise dos mecanismos complexos das inter-relações existentes entre organizações, como também possibilita a compreensão do fenômeno do poder e da distribuição de recursos nos diversos níveis institucionais (idem).

O ponto central de análise para os teóricos das redes sociais se desloca do *indivíduo* (posição compartilhada por muitas correntes das Ciências Sociais), ator e unidade de análise, ou da *estrutura*, elemento explicativo dos processos de organização social, para as posições concretas dos indivíduos e das

organizações em uma determinada sociedade, segundo os padrões de estruturação das *redes* em que estão inseridos (FONTES e STELZIG, 2004, p.58)

Os atores na teoria de redes são entendidos a partir dos seus posicionamentos na estrutura da rede; essa estrutura lhes permite o desenvolvimento em um ambiente social, tanto de forma particularizada, de acordo com seu posicionamento, como também das experiências por eles vivenciadas. Nesse caso, fica bastante claro perceber que a teoria de rede social une as dimensões micro e macrosociológicas, pois o posicionamento dos atores na estrutura social não lhes condiciona completamente, fato que garante certo grau de liberdade na escolha de possibilidades de ação, ao mesmo tempo em que permite o deslocamento na estrutural social e acesso a diferentes recursos.

Neste sentido, torna-se importante destacar o pano de fundo onde as ações dos indivíduos ocorrem (inserções em redes com configurações ou desenhos diversos), o que nos permite explicar, por exemplo, a importância das posições dos atores em diversos contextos de sociabilidade, resultante da complexa diversidade social encontrada nas sociedades contemporâneas. Estes complexos processos sociais se estruturam no cotidiano, que trazem elementos importantes dos perfis dos atores e de suas possibilidades de inserção em repertórios diversos de ações sociais (FONTES e STELZIG, 2004, p.59-60)

Os principais conceitos utilizados para facilitar nossa leitura do campo, foram as dimensões qualitativas dos atores a partir de relações de laços fracos e fortes (1973) e do conceito de imersão social (1992) ambos formulados por Mark Granovetter.

Sobre imersão social, Granovetter contrapõe a concepção do Novo Institucionalismo que afirmava que os processos econômicos necessitam de um poder centralizado e hierarquizado para evitar conflitos, má-fé, ações oportunistas e desconfianças (GRAVOVETTER, 2007); o autor, argumenta que há evidências que processos sociais associativos ocorrem sem a necessidade desta força, sendo assim é de suma importância mover o olhar para os laços sociais como processos construtivos independentes. Esta descrição sobre a importância das associações e dos laços em rede esclareceu, ao meu olhar, o cenário do comércio ambulante do metrô, pois desde o início da pesquisa de campo, procurei entender como os ambulantes conseguiam garantir a ordem e o funcionamento do comércio e fui atrás de pistas falsas sobre uma entidade centralizadora – que não existe. Os conteúdos das ações sociais dentro deste nicho são

dispersos na rede de forma que não há necessidade de uma organização central para garantir o seu funcionamento.

O autor supracitado afirma,

Minha abordagem da sociologia econômica apoia-se em duas proposições sociologicamente fundamentais: em primeiro lugar, a ação é sempre localmente socializada e não pode ser explicada fazendo-se referência, apenas, aos motivos individuais que possam tê-la ensejado; em segundo lugar, as instituições não brotam automaticamente, tomando uma forma incontornável; elas são construídas socialmente (GRANOVETTER, apud STEINER, p.27-28).

Partindo desse pressuposto, foi possível construir o conceito de imersão social; esse descreve que os processos econômicos estão imersos, ou enraizados, dentro da estrutura social; ou seja, que as ações econômicas, dentro de determinados contextos, não é atomizada e estritamente racional - característica ressaltada pela teoria econômica clássica - mas está imersa em redes sociais que conteúdo específicos – sociabilidades – que ao mesmo tempo guiam e permitem a liberdade no deslocamento do ator e de mobilidade de recursos (GRANOVETTER, 2007).

No mercado ambulante do metrô do Recife pude perceber que as ações dos ambulantes tinham não apenas o fundamento racional de maximização de lucros e redução de custos, como, muitas vezes, estes objetivos eram postos em suspensão, ou sacrificados, em prol da manutenção dos laços sociais e do ordenamento das ações.

Sobre os laços fortes são formados a partir de uma relação íntima entre os indivíduos (amigos próximos e a família dos indivíduos); já os laços fracos são os relacionamentos externos ao círculo de parentes e amigos. Estes laços interferem nas chances de um indivíduo colher melhores informações para o alcance dos seus fins, e se diferenciam, principalmente em relação ao fluxo de informações propagadas ao número de pessoas que se tornam receptores potenciais dessas notícias (GRANOVETTER, 1973).

## **2.2 Sobre informalidade**

É de fundamental importância esclarecer a multiplicidade metodológica da informalidade. A informalidade pode ser utilizada como um conceito, termo, noção,

categoria analítica, categoria de entendimento; ou seja, a utilização da palavra depende do referencial teórico que orienta as análises. Por exemplo, nas discussões sobre o setor informal, pode-se identificar o uso do termo como conceito, categoria ou noção – funcionando da mesma forma para o uso da palavra no que diz respeito à economia informal. Optei por deixar o uso da nomenclatura atribuída pelos próprios pesquisadores na análise do problema em questão.

A literatura sobre a informalidade convencionou em atribuir a origem do termo setor informal a Keith Hart, antropólogo inglês que realizou pesquisas sobre oportunidades de renda e sobre o emprego urbano no Quênia. Nesses estudos, o autor demonstra que o setor informal se refere às atividades econômicas fora do alcance das instâncias formais de regulação – regulação pelo Estado – realizadas pela camada mais pobre da população do país. Em linhas gerais, o antropólogo classificou como setor formal as atividades onde a renda é obtida a partir de fontes regulamentadas pelo Estado – salários, aposentadoria, pensões e subsídios; e setor informal agregaria atividades que são realizadas fora do aparelho regulatório do Estado.

A difusão do termo setor informal foi realizada pela adoção do termo pelos grupos de pesquisa que compunham a OIT<sup>1</sup>, em meados da década de 70, para analisar os mercados de trabalho urbano na África. Estes estudos resultaram na categorização da informalidade como um sintoma do subdesenvolvimento dos países do Sul e, não obstante, poderia ser resolvida com políticas de industrialização e modernização (PORTES, 2000). Portanto, a informalidade seria um fenômeno transitório para uma teórica sociedade do pleno emprego (SILVA, 2003).

Hart (apud MOURA JUNIOR, 2010) continuou reproduzindo o discurso desenvolvimentista, no entanto percebeu a complexidade do fenômeno da informalidade e incentivou a necessidade de estudos específicos e mais aprofundados sobre o tema. Para Hart (idem) a economia informal transcende a economia moderna. Ele se desvincula, não completamente, da qualificação clássica de informalidade como sinônimo de pobreza. Em seus estudos, Hart contribuiu para o aprofundamento nos debates sobre o setor informal e enriqueceu o termo referenciando-o como unidades de

---

1 Organização Internacional do Trabalho

produção com características rudimentares e que estão sujeitos à escassa regulação. Essa noção refinada – em relação às primeiras noções do próprio pesquisador – foi utilizada pela OIT e permitiu que o setor informal pudesse ser medido, contabilizado e ser objeto de políticas econômicas (PERES, 2015).

No final dos anos 60, o *Programa Regional del Empleo para América Latina y el Caribe* (PREALC) foi criado pela OIT para fazer parte do Programa Mundial de Pleno Emprego. Os pesquisadores que integraram este grupo produziram investigações importantes sobre o desenvolvimento econômica na América Latina e no Caribe. O objetivo central era a produção e aplicação de estratégias para que influenciariam na geração de empregos e elevação dos salários. Os trabalhos foram bastante influenciados pelas teses difundidas pela Comissão Econômica para América Latina e Caribe (CEPAL), que desenvolviam trabalhos de investigação em paralelo com a OIT, tendo como um dos focos a explicação sobre a marginalidade. A CEPAL, em resumo, o setor informal como um coeficiente da pressão exercida pelo excedente de mão de obra e a criação insuficiente de empregos, em particular de bons empregos (PERES, 2015).

Sobre a origem do termo trabalho informal, é possível rastreá-lo como um elemento na teoria marxista, onde o mercado de trabalho, emerge como um processo social abrupto de apropriação dos meios de produção. As pessoas, para garantir a sua subsistência, são forçadas a vender a única mercadoria que possuem – a sua força de trabalho – em troca de salário. Portanto, nesse grupo dos trabalhadores livres que vendem sua força de trabalho para o capital, uma parte não conseguiu ser absorvida pelo mercado, criando assim o Exército Industrial de Reserva, ou a “superpopulação relativa excedente” (SOARES, apud ANDRADE, 2014). Segundo Marx, esse grupo excluído possui as seguintes características: a forma líquida, que é ora absorvida, ora rejeitada, pelo mercado de trabalho, e, ao longo do tempo, tende a crescer em maior proporção do que a demanda por força de trabalho; a forma latente, relativa à população rural, que está continuamente na iminência de se tornar proletariado urbano ou manufatureiro; por fim, a superpopulação estagnada, que também constitui o exército industrial de reserva, mas se ocupam de forma irregular e com condições de trabalho abaixo da média (Soares, apud Andrade, 2014). Portanto, é deste terceiro grupo, dos trabalhadores, o estagnado, que representa um nicho inesgotável de mão-de-obra disponível. O não aproveitamento de uma grande parcela dos trabalhadores livres, produz a possibilidade destes indivíduos procurarem meios de garantir a sua sobrevivência a partir do emprego de sua força de

trabalho em formas alternativas às da atividade industrial. Alternativas estas que podem ser vistas como formas funcionais ao capitalismo, pois se desenvolvem a partir de brechas na estrutura do capitalismo moderno.

Outro ponto importante, na discussão sobre a informalidade, são teorias da marginalidade. Baseados na literatura marxista, vários pensadores procuraram compreender este fenômeno a partir da relação do exército industrial de reserva., entre eles temos José Nun, na Teoria da Massa Marginal, que parte do pressuposto de uma distinção entre as noções de superpopulação relativa e exército industrial de reserva discutida por Marx, pois a terceira categoria atribuída à superpopulação produtiva (estagnada) pertence ao exército industrial ativo, mas difere deste em relação a extrema irregularidade de suas ocupações e faz-se dela uma fonte inacabável de forças disponíveis (BURNETT, 2014).

Acostumada à miséria crônica, às condições de existência precárias e vergonhosamente inferiores ao nível normal da classe operária, ela se torna a grande base de ramificações especiais de exploração onde o tempo de trabalho atinge seu máximo e a taxa de salário seu mínimo. (BURNETT, 2014, p.9)

A marginalidade é uma categoria antiga, segundo Kowarick (apud BURNETT, 2014), pois fora identificada por estudiosos na Idade Média como um fenômeno transitório. Inerente ao capitalismo, são os elementos que criam a marginalidade – desempregados, subempregados que aumentam as fileiras do exército industrial de reserva.

Na esfera da dependência do capitalismo latino-americano, as formas tradicionais de produção e a criação de novas formas são claramente articulados no processo capitalista de acumulação de capital. Contextualizando com a realidade brasileira, o progresso nacional e o crescimento econômico, famílias inteiras foram desapropriadas dos seus meios de produção – agricultores, famílias de pescadores, etnias indígenas) e forçadas a inserção no mercado capitalista; num contexto de industrialização periférica, e incompleta – no sentido de não possuir os elementos de basilares para o funcionamento industrial aos moldes do capitalismo europeu, e estado-unidenses – a inserção destes indivíduos mercado de trabalho formal foi ainda mais problemática, criando, portanto,

uma grande massa de trabalhadores ociosos, que por sua vez, tiveram que inventar maneiras de sobreviver, incluindo suas ocupações (ANDRADE, 2014).

A Teoria da Modernização, desenvolvida por Rostow (apud BURNETT, 2014) afirma que os países subdesenvolvidos deveriam investir em industrialização, copiando os países desenvolvidos; estes investimentos os colocariam no caminho da modernização. Não obstante, era necessário também visar a implementação de uma democracia liberal e numa agenda de políticas que inserissem uma matriz comportamental para a sociedade. (BURNETT, 2014).

As teorias dualísticas, que compreendiam que em determinadas localidades existiam tipos econômicos peculiares formados a partir de duas estruturas distintas: tradicional e moderna. A moderna, desenvolvida, apresentaria crescimento industrial, desenvolvimento e expansão urbana, ampliação e diversificação do sistema de comunicações, produção alta e desenvolvimento tecnológico. A tradicional, ou atrasada, encontram-se pequenas cidades, produção predominantemente agrária, níveis de renda baixos, baixa produtividade e dispersão demográfica. (BURNETT, 2014). Jacques Lambert foi um autor de grande relevância para a teoria dualista, afirmando, em seus estudos sobre a América Latina, que o Brasil estava dividido em duas sociedades, uma arcaica e uma moderna as quais não haviam se desenvolvido no mesmo ritmo e, conseqüentemente, não atingiam a mesma fase.

No contexto fordista do pós-guerra, durante o período de reestruturação do mercado internacional, foi criada a CEPAL – Comissão Econômica para a América Latina. Seu foco era o estudo das causas, condições e obstáculos para o desenvolvimento da América Latina. Teve como um dos principais representantes, Raul Prebisch, que estudou as relações entre o Centro e a Periferia – entre o desenvolvimento e o subdesenvolvimento –, argumentando que a relação entre estes dois modelos produzia um afastamento ainda maior do desenvolvimento (BURNETT, 2014).

No início da década de 1960 a informalidade era pensada através do descompasso entre urbanização, industrialização e trabalho assalariado (MACHADO, 2002). Seria o resultante de uma industrialização incapaz de absorver o amplo contingente de trabalhadores que se apresentava nas grandes cidades, pelo crescimento desordenado dos centros urbanos não acompanhado de serviços básicos, e pela não generalização da relação de trabalho assalariado segundos os direitos trabalhistas (FREIRE, 2012).

Em um contexto em que o trabalho assalariado não chegou a se generalizar, o comércio informal se produziria nestas brechas do processo de modernização do Brasil, seja pelas persistências de atividades tradicionais, onde não haviam separação entre capital e trabalho (FURTADO, 1968), ou como parte de estratégias de sobrevivência de uma camada social marginalizada que não consegue ser incorporada nos processos hegemônicos da economia (NUM, 1969), ou como uma característica que marca a especificidade da acumulação capitalista na periferia do sistema onde as forças opostas não estariam em conflito – e nem mesmo seriam opostas – e se encontrariam numa simbiose entre o moderno e o atraso, o informal e o formal, pois estes alimentam a existência um do outro (OLIVEIRA, 1972).

Como afirma Alejandro Portes

Sin embargo, esta caracterización dinámica del sector informal se perdió más tarde, ya que el concepto se institucionalizó dentro de la burocracia de la OIT, donde esencialmente se redefinió la informalidad como sinónimo de pobreza. (PORTES, 2000. p.26)

Sinteticamente, as definições da OIT e PREALC<sup>2</sup> compreendiam a informalidade como estratégia de sobrevivência das populações excluídas como tentativa de se inserirem no mercado laboral no terceiro mundo (MOURA JUNIOR, 2010).

O fenômeno da informalidade tem suscitado questionamentos e debates importantes sobre suas origens, funcionamento e consequências dentro do sistema capitalista e de diversos contextos políticos no mundo contemporâneo. Essas discussões, principalmente após as mudanças na dinâmica do capital, a partir da década de 70, com a instauração de um modelo mais liberal na esfera trabalhista, várias instituições de pesquisa como a OIT (Organização Internacional do Comércio) e a CEPAL (Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe) dedicaram particular atenção ao crescente volume de trabalhos informais. (MOURA JUNIOR, 2010; PORTES e HALLER, 2004; 2005)

Durante muito tempo a informalidade foi concebida como símbolo de atraso, da permanência de tradições pré-capitalistas e como sinônimo de pobreza. Entende-se, atualmente, como informalidade "todas as atividades de renda que não são reguladas

---

2 Programa Regional del Empleo para América Latina y em Caribe.

pelo Estado em ambientes sociais onde atividades similares são reguladas” (apud PORTES e HALLER, 2005, p.12). Outras definições, também contemporâneas sobre a informalidade como uma forma de economia subterrânea onde o ator vende um produto lícito de forma ilícita, se diferenciando do mercado ilegal, onde as formas de comercialização e os produtos são ilícitos. Também não podemos deixar de levar em consideração o setor de serviços, tais como: jardineiro(a), doméstica (o), diarista, taxista, taxista por aplicativo, entre outras formas de geração de renda onde a relação entre patrão e empregado são feitas através de contratos pessoais ou de mecanismos flexíveis de emprego – como é o caso de microempreendedor individual (MEI).

Outro elemento relevante refere-se à variável intervenção do Estado e produção de políticas públicas de previsão e combate à informalidade. Os primeiros estudos sobre a informalidade desenvolvidos pela OIT compreendiam que o mercado informal era um grande representante do ideal liberal de livre mercado, pois funcionava sem a necessidade de qualquer regulação do Estado. Na tipologia construída pelo relatório da CEPAL, focando na relação Estado e Informalidade, chegou-se a formulação da hipótese que em países da periferia, subdesenvolvidos ou em desenvolvimento, do Sul do globo, que não foram plenamente industrializados (modernizados), onde as políticas de bem-estar social foram negligenciadas, a presença da informalidade é marcante.

Em outro extremo, quando existem redes comunitárias muito fortes e a população está acostumada a enfrentar por seus próprios meios para sobreviver e desconfia de qualquer intervenção oficial é mais provável que a organização de empresas informais se considerem como uma coisa normal e a participação na economia subterrânea como uma forma justificada de resistência. (PORTES e HALLER, 2004, p.26)

As formas de o Estado lidar com o fenômeno da informalidade são também bastante variadas. No Brasil, a informalidade ainda é vista, pelas instituições de regulação dos Estados como algo a ser combatido, frequentemente pelo uso da violência; A informalidade é um desrespeito ao Estado (PIRES, 2011) apesar de ser gerada pela ação do mesmo (idem; PORTES, 2004). Como o objetivo é submeter a população, “os modelos jurídicos de controle social não como origem a “vontade do povo” (Kant de Lima, apud Pires, 2011). Sendo assim, os valores legais são vistos com desconfiança, intervenções externas, ao comportamento dos transgressores. “O direito parece uma

“imposição de autoridades”. “A obediência ou desobediência às leis é uma opção, não uma transgressão moral a regulamentos específicos” (PIRES, 2011, p.52). Sendo assim, o espaço público não pertence à sociedade, mas sim ao Estado, pois é este que tem a habilidade para interpretar corretamente o contexto vigente. Em São Paulo, por exemplo, existem fatores que associam a permissividade do comércio informal ambulante em regiões de grandes fluxos de pessoas a depender de acordos – em troca de votos – com determinados partidos e/ou candidatos (FREIRE, 2012).

Segundo Peres (2015), a informalidade pode ser pensada com uma resposta popular, espontânea e criativa, à estrutura onde assalariamento foi pouco generalizado; como uma relação entre oferta e demanda de serviços; ou significando vulnerabilidade e precariedade.

Como sintetizam Tokman e Souza (apud PERES, 2015),

as pessoas são impelidas a encontrar ou criar atividades, em geral, vendendo produtos ou produzindo com produtividade e rendimentos baixos, a fim de garantirem sua sobrevivência. Essas atividades caracterizam-se a) pela facilidade de acesso ao setor informal; b) exigem pouco capital e qualificações; c) possuem um mínimo de hierarquias com o empregador, não raro, atuando também como trabalhador; d) contam com familiares sem remuneração; e) e assalariados sem contrato de trabalho (PERES, 2015, p.273).

Em meados de 1970 e início da década de 80, surgiram outras interpretações para a informalidade, tendo como fundamento as estratégias de empresas que procuravam aumentar suas margens de lucro vinculavam-se ao setor informal, ou se aproximando deste. Desta forma, o setor informal seria funcional ao desenvolvimento do modelo capitalista pós-fordismo. Somando-se a esse fato estão vínculos esfacelamento do poder sindical - elementos que, de acordo com a literatura, ocorrem de forma generalizada – tanto em países desenvolvidos como em países em desenvolvimento, como a falência de instituições assentadas no padrão da modernidade – entre elas, destaco a falência do estado de bem-estar social nos países europeus e o princípio de seguridade social através do trabalho formal.

Todos esses processos levam a uma certa desnaturalização dos modos instituídos de organização da produção nos países centrais, que passaram a dar-se conta de sua própria informalidade [...] perdendo, assim, o antigo estatuto de ideais históricos que sempre tiveram para a América Latina. Em

outras palavras, a informalidade se universaliza, mas agora torna-se sinônimo de flexibilização ou desregulação, quando não simplesmente de clandestinidade (MACHADO DA SILVA, 2002, p 100 apud PERES, 2015, p.16).

Não obstante, a teoria liberal, na mesma faixa de tempo da concepção supracitada, afirma que o produz a informalidade é o excesso de intervenção do Estado na economia, que resultava na restrição das forças produtivas. Para Hernando de Soto (apud PERES, 2015), que analisou a história do movimento de migração ocorrido no Peru, a informalidade é uma área nebulosa onde os sujeitos se refugiam para burlar os tributos, quando estes excedem seus benefícios, e que faz fronteira com o mundo legal. A proposta era diminuir o peso do Estado na economia para libertar a energia criativa e dinâmica da sociedade peruana.

Na 15ª conferência da OIT, em 1993, seus pesquisadores se deram o esforço de elaborar uma definição consensual sobre a informalidade e de estabelecer critérios de mensuração capazes de serem adotados por diferentes países. O critério adotado foi que a informalidade corresponderia a empreendimentos unipessoais ou familiares e microempresas com trabalho assalariado (PERES, 2015). Porém, a generalização deste conceito gerou muitas discordâncias, principalmente quando se leva em consideração a

“globalização da economia, a elevação da insegurança nos mercados de trabalho e o aumento da desigualdade social, diferentes expressões da informalidade se expandiam pelo mundo e ampliavam-se a diversidade e a heterogeneidade das atividades informais” (PERES, 2015, p. 12)

Impelida a mudar sua reconstruir a definição de informalidade, em 2002, na 90ª Conferência Internacional do Trabalho, uma abordagem mais abrangente foi adotada, reconhecendo a importância do social e política das atividades informais na virada do século. O termo passou a ser *economia informal*, englobando, assim, toda a diversidade e dinamismo nesta esfera complexa e multifacetada (PERES, 2015). Essa proposta, segundo Barbosa (apud PERES, 2015) fortalece a aproximação entre informalidade e ilegalidade – traços das concepções dos anos oitenta. Sendo assim, a economia informal passa a se configurar como “todas as formas de trabalho remunerado que não estão plenamente reguladas pela legislação social e trabalhista, assim como o trabalho não remunerado em atividades que gerem renda” (PERES, 2015, p. 14).

Silva (apud PERES, 2015; MOURA JUNIOR, 2010) aponta a necessidade de transcender estas teorias, pois elas carregam pressupostos epistemológicos que criam mais obstáculos do que servem para esclarecer o fenômeno da informalidade.

Dentro da esfera da informalidade está o comércio ambulante. Pamplona o caracteriza como

A expressão “ambulante” designa trabalhador normalmente auto empregado que vende diretamente ao consumidor (varejo) produtos diversos (normalmente miudezas e mercadorias de mais baixo valor), ou presta serviços (normalmente de alimentação), em vias e logradouros públicos (ruas, calçadas, praças, jardins, etc.), fora de lojas, em postos, fixos ou móveis, ou de forma itinerante levando sua mercadoria junto ao corpo, com ou sem permissão oficial (PAMPLONA, 2013, p. 230).

Como um aspecto da informalidade, o comércio ambulante é realizado por indivíduos que carregam suas mercadorias e materiais para a realização da venda com seu próprio corpo (CACCIAMALI, apud PAMPLONA, 2001) e, no caso da cidade do Recife, especificamente, é uma das formas mais notáveis do crescimento do fenômeno da informalidade. Ambulantes atuam nos ônibus, nas estações e plataformas do metrô, nas principais vias e avenidas, nos pontos de lentidão do trânsito de veículos nas estradas e etc; os motivos e os estímulos que levam as pessoas a exercerem a atividade de ambulantes são bastante heterogêneos.

Recentemente, uma forma já consolidada de mercado ambulante saltou aos olhos da população do Recife: o mercado ambulante no metrô do Recife. Apesar de ser um espaço já usado, desde sua fundação em 1982, por alguns ambulantes, tornou-se notável devido a intensificação do equipamento do metrô após criação de terminais integrados de ônibus conectados às estações. Com o crescimento no número de passageiros e também no quantitativo de ambulantes, algumas estruturas sociais consolidadas entraram em choque com as novas levas de comerciantes. De acordo com os dados levantados em campo durante a pesquisa com os ambulantes no metrô, pude perceber que uma rede de relações foi montada tendo como eixos os ambulantes mais antigos. Estes são os portadores do conhecimento acumulado, por sua vez, introduziam como mentores os ambulantes mais novos, apresentando seus fornecedores, seus conhecidos e etc.

Com o crescimento do desemprego no Brasil, nos últimos anos (CAPELLI, 2012), o número de novos vendedores recorrendo ao metrô aumentou drasticamente,

que culminou no surgimento de conflitos mais intensos entre os ambulantes; especialmente entre os antigos e os novos. Os antigos justificam que os novatos, os “sirís”, não conhecem as regras e sujam a imagem do ambulante para com a sociedade. Os novatos procuram se organizar e se fortalecer de outras formas sem ter como fundamento as estações do metrô. Na maioria das vezes os conflitos se resolvem através do diálogo – geralmente utilizando-se gestos e palavras agressivas -, quando não, pela violência física. Violência esta que permeia a relação entre os membros da segurança do metrô com os ambulantes, principalmente com a Polícia Ferroviária Federal (órgão ilegítimo, legalmente falando, pois não é reconhecido pela União como entidade). Sobre a PFF, especificamente, se posicionou o Delegado Eduardo Passos, em 2013

Ainda não foi concretizada a criação da Polícia Ferroviária Federal. Se verificou junto ao Ministério da Justiça que não havia ainda a criação do órgão. A operação teve início devido a notícias de abuso desses servidores no sistema de metrô, que culminou na instauração de três inquéritos. Nesses inquéritos, foi verificado que se passavam por policiais ferroviários federais" (COUTINHO, Katharine. Não existe policial ferroviário federal', explica a PF-PE, sobre prisão de 23. G1, Pernambuco. 28 de fevereiro, 2013 <<http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2013/02/nao-existe-policial-ferroviario-federal-explica-pf-pe-sobre-prisao-de-23.htm>>. Acessado no dia 20 de junho de 2018)

Em acordo com a definição da atividade de ambulante, mencionada acima, os ambulantes que trabalham no sistema metroviário do Recife podem ser concebidos – carregam as mercadorias junto ao corpo, normalmente são mercadorias pequenas, capazes de serem carregadas nos braços, nas costas ou em pequenos carrinhos de duas rodas, sejam estas utilizadas na venda e na prestação de serviços – como o caso da venda de películas de vidro para celular, onde o ambulante vende o material como também vende os serviços de aplicação sobre a tela do *smartphone*. E, por fim, a atividade não tem permissão do Estado.

### **2.3 A relação entre os ambulantes e o conceito de território**

O conceito de território é um tema bastante discutido, e de considerável importância, para diversos campos do conhecimento científico (História, Geografia, Sociologia, Psicologia e Antropologia). A princípio, os estudos sobre o tema foram

realizados pela Geografia, e se referiam, quase que exclusivamente, território ao espaço físico. Coube, aos estudos antropológicos, enfatizarem a face subjetiva do conceito, ou seja, ressaltar a relação física e simbólica dos seres humanos com o espaço. Portanto, o espaço torna-se um elemento fundamente na construção do eu e do eu social, identidade individual e coletiva, ou seja, a territorialidade do grupo. Portanto, sempre haverá entre os grupos culturais, sejam afetados por processos desenraizadores ou não, a perspectiva de fazer parte de um território, um local onde há um vínculo afetivo, onde pode realizar trocas materiais e simbólicas (TEIXEIRA, 2008).

Em um contexto de descontinuidade das relações e pela influência homogeneizante de certa cultura global, propagada pelos meios midiáticos, os valores, as crenças, os conteúdos simbólicos e as práticas que dão sentido à vivência de grupos, em determinados lugares, ficam sob constante ameaça.

Fontes (2018) enfatiza que as relações entre os indivíduos, ou grupos, com o território são carregadas de conteúdos simbólicos. As pessoas deixam destes espaços inscrições – suas memórias das experiências na vida cotidiana – estruturam suas identidades, compartilham socialmente o seu uso e os significados com outros. O território é, ao mesmo tempo, espaço frutífero e produtor de sociabilidades.

Devido as disputas entre os agentes sobre o espaço para o uso, principalmente, econômico, é importante salientar que cabe aos grupos sociais resistir e se estabelecerem relações profundas com seus territórios, e criar em torno de si uma área de segurança propicia para suas relações cotidianas, afetivas e espirituais (TEIXEIRA, 2014); pois são locais de valor inalienável na medida em que fornecem às pessoas as referências de sua existência (FONTES, 2018).

Não obstante, Teixeira (2014) caracteriza estes locais como “territórios de resistência”, onde o foco principal do conflito está na esfera socioeconômica.

É um território explícito, aberto, como um campo de lutas no qual se posicionam as respectivas forças sociais em confronto. Tais são os exemplos dados pelas centenas de assentamentos e ocupações urbanas de “sem-tetos” que, igualmente, territorializam amplos espaços de inúmeras cidades em todo mundo; pelas áreas indígenas constantemente violentamente assediadas por pecuaristas e produtores agroindustriais na região norte do país; pelos assentamentos rurais também assediados pelas usinas canavieiras do sudeste brasileiro, que oferecem “vantagens competitivas” para assentados que optam por produzir cana-de-açúcar em seus lotes. (TEIXEIRA, 2014, p. 6)

No Brasil, a informalidade ainda é vista pelo Estado como algo a ser combatido, sendo a principal forma de combate o uso da violência física ou simbólica.

Essa luta constante existe, pois, como aponta Pires (2011) informalidade é um desrespeito ao Estado. Apesar de ser gerada pela ação da instituição (idem; PORTES, 2008). Na tipologia construída pelo relatório da CEPAL sobre a relação Estado e informalidade, chegou-se à conclusão que nos Estados da periferia, que não foram plenamente industrializados (modernizados), e onde as políticas de bem-estar social foram negligenciadas, a presença da informalidade é mais forte.

A partir do olhar sociológico, a atividade informal pode estar associada a construção de uma estrutura de laços, sejam fortes ou fracos (em sua maioria), que possuem vínculos significantes com o território, onde a ação ilícita – do ponto de vista institucional - tem suporte normativo da sociedade (PORTES e HALLER, 2004).

Em outro extremo, quando existem redes comunitárias muito fortes e a população está acostumada a enfrentar por seus próprios meios para sobreviver e desconfia de qualquer intervenção oficial é mais provável que a organização de empresas informais se considerem como uma coisa normal e a participação na economia subterrânea como uma forma justificada de resistência. (PORTES e HALLER, 2004, p.52)

Nas entrevistas realizadas com os ambulantes no metrô, cheguei a questioná-los sobre os motivos que levaram a desobediência ao Decreto nº 14.845, de fevereiro de 1991 - decreto que garante o impedimento sobre as atividades comerciais no sistema metroviário. As respostas que obtive foram enfáticas em justificar a desobediência por uma questão de sobrevivência – que seria garantida através da venda de mercadorias no metrô. “Mas eu tenho que trabalhar”, “Se eu não vender aqui, vou trabalhar aonde?” e, por fim, “Sou trabalhador, pai de família. Não sou bandido”.

Através destes argumentos, analisei que a postura de enfrentamento às normas e leis correspondem não apenas ao desconhecimento delas, pois são de difícil acesso em relação a tradução do conteúdo explícito, como também se justificam mediante a condição fundamental de sobreviver, por ser o trabalho na informalidade a única forma do sujeito garantir o sustento necessário para satisfação de suas necessidades.

A composição e as estações do metrô também são lugares com significado funcional definido pelo Estado. Portanto, esse espaço – no sentido de um local alterado

pela ação humana - é representado como um equipamento urbano de mobilidade dentro da zona urbana da Região Metropolitana do Recife; porém, os ambulantes e passageiros ressignificaram como um território (FONTES, 2008), lugar de trabalho, de encontros, de interações entre indivíduos e grupos, ou seja, um local onde há registros das histórias das pessoas que dele fizeram parte.

Dando atenção especial ao objetivo de estudo, os ambulantes, a ressignificação do espaço do metrô e a permanência do comércio se deu através da aceitação e suporte dos passageiros. Passageiros que não apenas consomem seus produtos, como também reconhecem o contexto de desemprego no Brasil e acreditam que “eles estão apenas ganhando seu dinheiro de forma honesta, melhor do que estar aí fora roubando, matando ou vendendo drogas” (fala passageiro durante o período das observações dentro do metrô). Apesar do apoio, muitos passageiros afirmam que é necessária uma melhor organização por parte dos ambulantes, ou que seria importante a intervenção do Estado na regulação da atividade. Em campo, escutei “tem horas que isso aqui é insuportável, o metrô lotado de passageiros e ambulantes. Os ambulantes andando com carrinhos que engancham nas roupas das pessoas ou até mesmo arranham os pés dos passageiros” de um passageiro com quem conversei rapidamente.

Cotidianamente, os ambulantes que travam esta batalha pelo território, procurando assegurar no sistema metroviário do Recife um território no qual não apenas possam exercer a sua atividade, como também ter a sensação de pertencimento, seus relacionamentos com os frequentadores; de outro lado, o poder.

## **2.4 A Informalidade no Recife – uma breve narrativa**

As memórias sensoriais sobre a cidade do Recife quase sempre contam com a presença do comércio ambulante, sejam em imagens, sejam em textos sobre a narrativa da cidade ou nos discursos dos políticos - a “Cidade dos Mascates”. Mascate era o nome dado aos vendedores ambulantes que percorriam as entradas e ruas do Recife anunciando as manufaturas vindas do além-mar. Peças exclusivas que eram proibidas de serem produzidas na colônia.

A propagação dessa forma de comércio, o ambulante, remonta, em Recife, ao período colonial e se solidifica na região na figura do mascate. O termo mascate era utilizado pejorativamente pela elite olindense para rotular os comerciantes portugueses

que moravam no Recife durante o período colonial. Essa terminologia permaneceu associada ao comerciante de baixo rendimento desde o século XVIII. As locais de venda fixas dos mascates eram as feiras abertas e os mercados públicos, como o Mercado da Ribeira (atualmente local do Mercado de São José), no Mercado da Polé (agora Praça da Independência). Até a década de 1950 o mascate era um tipo de comerciante não legalizado, que vendia suas mercadorias em baús dependurados nos ombros ou em caixas de madeira, aberta, conduzida pelas mãos, anunciando com gritos e sons de instrumentos artesanais através das ruas da cidade (CAMPOS, 1999, pág. 202).

No início do século XVII, começam a chegar no Brasil colônia, navios trazendo pessoas de diversas etnias, em especial da Ásia e Europa, com o objetivo de comercializar mercadorias das Índias e manufaturas europeias – panos, perfumes e gêneros alimentícios.

Em meados do século XVII, com a queda do domínio holandês em Pernambuco, um grande número de migrantes portugueses começa a desembarcar com relativa frequência no porto do Recife para tentar a sorte na colônia, com a perspectiva de ganhos consideráveis. Na condição de homens livres, estes portugueses, não possuíam qualquer forma de acumulação de capital, e devido as estreitas oportunidades de trabalho numa sociedade especialmente agrária e escravocrata, como a brasileira, justificou o exercício da atividade como ambulante<sup>3</sup>. Como afirma França:

Um grande número de reinóis vinha de Portugal para Pernambuco, após 1654, tendo em vista preencher os espaços deixados na classe comercial com a retirada dos holandeses. Em sua maioria, eram indivíduos de condição social modesta e humilde que aqui desembarcavam. Na colônia poderiam ser mais promissoras as oportunidades que então se ofereciam a mercadores, comissários volantes, mascates e oficiais de vários ofícios manuais (FRANÇA, 2004, pág.3)

---

<sup>3</sup> As restrições impostas à produção pelo Pacto Colonial e pelas necessidades dos mercados externos e a utilização maciça de mão-de-obra escrava reduziam as oportunidades de trabalho para a parcela de homens livres destituídos; que passavam a se dedicar à agricultura de subsistência, se tornavam parceiros e agregados nos engenhos, ou se dirigiam à cidade em busca de emprego e chances de fazer fortuna no comércio. Parte desse contingente não conseguia ocupação fixa, vivendo de trabalhos temporários, ou subsistiam pescando e catando caranguejos e mariscos nos mangues que cercavam a cidade (BOMPASTOR, 1994, pág. 27).

Como estes comerciantes faziam parte dos estratos mais pobres da sociedade, sua atividade era desprovida de valor social, vista como uma ocupação humilhante, pois o comércio de pequenas coisas era esfera de atuação dos escravos. Porém, no século XVIII, alguns mascates enriqueceram pelo seu ofício e passam a exercer grande influência sobre a esfera comercial da cidade. Alguns estendem seus negócios e passam a exercer atividades bancárias e de agiotagem na região do porto do Recife.

Olinda, cidade vizinha a Recife, era o centro político e administrativo de Pernambuco. No local se concentravam os grandes proprietários de terras, donos de engenho de açúcar, a nobreza, que quando com dificuldade financeiras devido a baixa produção e crescimento de dívidas, recorriam frequentemente aos agiotas e comerciantes recifenses.

Estes dois estratos da sociedade colonial pernambucana entravam em disputa sobre a urbanização emergente. Recife crescendo em torno do comércio e a acumulação a partir das práticas mercantilistas e Olinda, decadente, com sua aristocracia rural empobrecida. Quando a disputa toma se materializa sobre o movimento chamado de Guerra dos Mascates. Uma das consequências desse movimento se deu no plano simbólico

Calcado no nível social e econômico dos mascates, no fato de serem estrangeiros, no tipo de trabalho “desonroso” que exerciam, segundo os conceitos dos “fidalgos” olindenses, e nas transformações que sua atividade operou, consolidando o capitalismo comercial e, consequentemente, a supremacia econômica e política do Recife sobre Olinda, o preconceito contra a atividade do comércio ambulante se solidificou, perpetuando entre nós a imagem do mascate através da história como “vadio”, “ignorante” e “aventureiro”. (BOMPASTOR, 1994, pág. 29):

A população recifense estava distribuída entre os subúrbios, arredores e bairros centrais da cidade; nos sobrados, nos engenhos, onde residiam a elite, ou nos casebres e mocambos, hábitos pelo estrato mais pobre da população.

A circulação de bens e os precários sistemas de transportes e comunicações, os altos valores dos produtos alimentícios – sal, azeite e carne – proporcionavam um estilo de vida recluso que beneficiava a atividade de mascate como o principal agente da circulação de mercadorias, servindo boa parcela da população da cidade e arredores.

Com o tempo, os mascates se fortaleceram, criando uma rede forte de relacionamentos e que nem a fiscalização e o policiamento eram suficientes e capazes de combater e desmanchar a rede repleta de intermediários e fornecedores que abasteciam estes ambulantes. As sanções do poder público incluíam multas e prisões, mas enfrentavam forte resistência (BOM PASTOR, 1994)

Ponto interessante e importante a ressaltar é com relação à diversidade dos indivíduos que participavam do comércio ambulante, ou tinham alguma ligação a ele: eram escravos e trabalhadores livres, nacionais e estrangeiros, famílias com recursos e pessoas pobres. Trabalhando diretamente nas ruas, dando-lhes vida, eram responsáveis pelo movimento e sons do centro da cidade e arredores (ANDRADE, 2014).

Além de abastecerem as famílias de gêneros alimentícios e utensílios variados, os mascates e ambulantes em geral funcionavam como verdadeiros emissários, levando para o interior das casas-grandes dos engenhos e sobrados da elite urbana, um pouco do ruído das ruas e novidades da praça. [...] Com a preocupação de atrair novos compradores ou os habituais fregueses, os vendedores costumavam utilizar-se dos pregões, combinação de palavras com melodia, que propagavam a qualidade do produto que ofereciam. Quebrando o silêncio das ruas os pregões acabavam se incorporando ao cotidiano da cidade (BOMPASTOR, 1994, pág. 31).

Trabalhadores livres e escravos se concentravam no centro da cidade do Recife – pobres em sua maioria – comercializando de gêneros alimentícios à livros, em pontos fixos ou perambulando pelas ruas. “Eram mascates com suas miudezas e quinquilharias, pretas quituteiras, vendedores de frutas, verduras, peixe, galinha, utensílios em geral e mais uma infinidade de mercadorias” (BOMPASTOR, apud ANDRADE, 2014)

No período de 1782 a 1850, a população do Recife cresceu vertiginosamente de 18.000 a 70.000 habitantes (Andrade, 2014) extrapolando os limites estabelecidos durante o período holandês. Também foi incorporada a região da Várzea do Capibaribe, tornando Recife toda a área que se estende da Boa Vista, Madalena, Caxangá até o bairro da Várzea. Apesar da ampliação, o centro continua como o ponto de concentração da população da cidade (BOM PASTOR, 1994).

Os serviços públicos básicos eram deficientes – carência de um sistema de esgoto e saneamento, limpeza e coleta de lixo de ruas e alamedas, sistema de transporte insuficiente, habitações precárias, impossibilidade de circulação nas vias de acesso ao

porto (em função da irregularidade e pouca largura das ruas), e inexistência de serviços médicos eficientes no controle das epidemias que assolavam na época (Andrade, 2014).

Recife estava longe de seguir os padrões do que era sinalizado como moderno. Como afirma Mario Sette, ao transcrever uma imagem do centro da cidade do Recife:

As vendedoras de bola ou tapiocas sentam-se em plena via pública (...) veem-se com fartura cabras, porcos, cavalos à solta. Um raro ônibus a luar dobra uma esquina. As pontes são de madeiras (...) negros carregam nas barricas malcheirosas (tigres) os dejetos humanos (...) tornara-se usual despejar (as águas servidas) de varanda abaixo, quando se vive em sobrado (...), o lixo é enterrado no fundo dos quintais ou atirado pelos escravos à maré (...). As condições higiênicas iam refletindo essa consequência de um péssimo sistema de eliminação de fezes e águas sujas. Sobretudo quando as epidemias assaltavam o Recife (SETTE Apud BOMPASTOR, 1994, pág. 33).

O moderno, em termos urbanísticos, estava sendo construído na Europa em meados do século XVIII e início do século XIX; produto de discussões de uma elite intelectual com o objetivo de remediar os problemas da cidade industrial que se consolidava. Paris era o exemplo a ser seguido, após um processo de realização de obras viárias, aberturas e retificação de ruas, reconstrução de edificações moradias, criação de espaços públicos como jardins e parques – o modelo da metrópole industrial: moderna, civilizada e progressista (ANDRADE, 2014).

A elite brasileira visou implantar essa matriz modernista urbanística, reformulando o espaço das cidades e procurando transformar o indivíduo num cidadão útil – onde o valor pelo trabalho e o respeito a propriedade eram os pilares para a modernização e o progresso.

O trabalho passou a ser o principal elemento de vinculação do indivíduo a sociedade e à cidadania. Trabalho como símbolo de ordenamento, da moral, da imagem construída do bom cidadão é um trabalhador exemplar. Aqueles que não se enquadram nessa formalização são marcados como exemplos opostos, obstáculos para a modernidade. Constrói-se o conceito de vadiagem e ociosidade para descrever o indivíduo que não faz parte da esfera do trabalho moderno, assalariado. Vadio, indolente, deveria se submeter a diversos mecanismos doutrinadores – educação, coerção e violência – para mudarem sua conduta.

Os preceitos desta nova concepção urbanística e a utilização deste discurso do trabalho como elemento básico, princípio moralizador, são postos à sociedade brasileira num contexto complexo, quando a pobreza urbana surge de modo visível aos grupos dominantes, no decorrer do processo de transição de uma sociedade escravista para a ordem capitalista nos centros urbanos do país. (ANDRADE, 2014, p. 25)

Estabelecimento correccionais são criados para fortalecer a internalização e naturalização da ideologia da modernidade; estabelecimentos correccionais, escolas e penitenciárias e leis que visam criar um mercado de trabalho que possa incorporar os indivíduos ao mundo industrial. Os símbolos do disciplinamento e controle do comportamento que deveria nortear o convívio social é instituído nas cidades. (FOUCAULT, 1999)

A repressão ao que era considerado como primitivo, aos aglomerados habitacionais, aos cultos, às atividades vistas como desprezíveis – pela elite – e exercidas pelas camadas populares como a mendicância e o comércio ambulante, era uma questão de urgência (ANDRADE, 2014).

No caso do Recife, as primeiras iniciativas de modernização começam em meados do século XIX, com a criação de leis que visam disciplinar as práticas e costumes dos estratos mais baixos da sociedade. Na administração do Conde da Boa Vista (1837 – 1844), foram restauradas pontes, calçadas das principais vias da cidade, praças foram construídas, ruas abertas, a numeração das casas foi estabelecida, assim como a iluminação a gás e o serviço de água encanada foi implantado (Andrade, 2014). Porém, é importante, levar em salientar que boa parte da população da cidade não gozou do benefício dessas ações; muitos foram até mesmo prejudicados, como ainda acontece até hoje em dia. Para exemplificar, o plano de Esgotamento Sanitário, criado pelo engenheiro Saturnino de Brito, a reforma do Bairro do Recife e de Santo Antônio, levaram a demolição de residências, de estabelecimentos comerciais, igrejas e monumentos, desapropriações, aberturas e alargamento de ruas realizados em nome da moderna urbanização (BOMPASTOR, 1994, apud ANDRADE, 27).

A camada pobre urbana torna-se o obstáculo a concretização dos objetivos da modernização urbana, pois residiam nas áreas que seriam os cartões de visita da cidade, e exerciam atividades indesejáveis – como o comércio ambulante. Esta parcela, aos poucos, foi sendo empurrada para as novas áreas periféricas, longe do centro, tendo suas tradições, costumes e história reprimidos em função do padrão modernista europeu.

As primeiras leis de repressão às ocupações urbanas eram efetivadas, visando limitar e restringir os locais de comércio de rua, procurando construir grandes mercados onde estes ambulantes se concentrariam. Para fazer parte deste grupo privilegiado, portanto, os ambulantes precisariam pagar taxas e seria-lhes concedida a licença para exercer sua atividade – esse processo até hoje gera resistência e diversos conflitos. A construção dos mercados públicos, como o mercado de São José, inaugurado em 1875, visava atender a essa demanda. São também determinados os locais em que seriam permitido o exercício da atividade “Bairro de Santo Antônio, largos ou praças do Carmo, da Penha e do Hospital, imediações da Lingueta do Bairro do Recife, e no Largo da Matriz da Boa Vista” (BOMPASTOR, 1994, pág. 36).

Portanto, estaria proibido para os ambulantes o exercício de sua atividade em outros locais, sejam fixados ou andando pelas ruas. Se fossem pegos realizando tal ação, teriam que pagar multas e poderiam, dependendo da situação, serem presos.

No entanto, apesar das medidas e da repressão violenta por parte da força policial – principal equipamento utilizado pelo poder público para combater o comércio ambulante – o comércio ambulante em áreas proibidas persistia e até hoje a questão sobre ainda não conseguiu ser solucionada.

O principal ponto que leva a municipalidade a tentar disciplinar e reprimir o comércio ambulante passou a ser a visão de que este tipo de atividade não poderia fazer parte do novo conceito de cidade, pois se chocava diretamente com os padrões de beleza, civilização e desenvolvimento urbano da época, além do fato da concorrência que ele estabelecia com setores do comércio formal da cidade. (ANDRADE, 2014, p. 28)

Visto como um padrão de um aspecto pré-moderno, pré-industrial, pré-civilizado, o comércio ambulante sempre foi uma preocupação da administração da cidade do Recife por ser visto como um atentado à ordem pública.

No século XX, iniciaram os conflitos entre os ambulantes e os lojistas do comércio formal, tendo em vista que o maior problema relatado era a concorrência prestada pelos ambulantes.

No início do século XX, em 1914, o comércio a varejo da praça do Recife, através da Associação Comercial, empreendeu verdadeira campanha contra os ambulantes, elaborando uma representação à Câmara dos Deputados e organizando um abaixo assinado subscrito por 87 firmas estabelecidas. Neste documento, os lojistas colocam o comércio da Praça do Recife como “a alma,

a vitalidade da urbe”, enquanto os ambulantes são descritos como “um perigoso contingente... inimigos sorrateiros e temerosos, corroendo o comércio honesto e legítimo” (BOMPASTOR, 1994, pág. 38).

As tensões só aumentavam e o comércio formal desenvolvia mais ações contra a atividade dos ambulantes, especialmente em épocas de crise – atribuindo a atividade a responsabilidade por diversas mazelas urbanas: como a sujeira da cidade e o aumento da violência urbana. A Associação Comercial, acusava os ambulantes pelo não pagamento de impostos, reivindicando, ao poder público, o aumento dos impostos sobre a atividade de forma a equipará-los aos comerciantes estabelecidos. Era a fórmula usada para combater o mercado ambulante e, normalmente, vinha respaldada num discurso de autoridade baseado nos preceitos da manutenção da ordem e da moral – ou seja, o discurso modernizador.

Apesar das tentativas de disciplinamento e da repressão, o comércio ambulante cresceu durante todo o século XX, ocupando espaços cada vez maiores na economia local, principalmente em épocas de crise, incorporando-se às tradições e à paisagem da cidade. Tal constatação revela em suas entrelinhas a inoperância do modelo repressivo adotado desde as primeiras manifestações mais significativas do comércio ambulante na cidade, e que em muito se assemelha as atuais ações da municipalidade. Não há diálogo, nem no passado nem nos dias de hoje, a principal forma de lidar com estes trabalhadores é através do exercício da violência (ANDRADE, 2014).

## **2.5 O Mercado de trabalho em Recife**

### **2.5.1 Questões macroeconômicas**

A cidade do Recife concentra aproximadamente de 48% do PIB da RMR e 30% do PIB do Estado de Pernambuco. Deste número, o setor de serviços corresponde a 60%, 29% ao setor industrial (ARAUJO E LIMA, 2007).

Recentemente, a esfera econômica da cidade vem apresentando uma dinamicidade bastante sutil. Dos anos de 1999 a 2003, tendo apresentado crescimento apenas no ano de 2002 em relação aos números do PIB da RMR, do Estado de Pernambuco, da Região Nordeste e do País.

Durante o período supracitado, o valor de serviços foi o setor que apresentou o maior crescimento em relação aos demais. Portanto, existe a possibilidade de transferências da atividade industrial para o restante da RMR, já que nesta região o setor cresceu 12,3% no período.

No que diz respeito ao setor da Administração Pública, representante de 23% do valor agregado, nota-se diferenças consideráveis entre os segmentos público e privado do setor de serviços.

Os serviços prestados por instituições privadas em Recife, registram, neste período de 1999 para 2003, uma retração acumulada de 1,4%, crescendo intensamente em 2002 (8%); enquanto o setor Administrativo Público, registrou 20,6% de crescimento no mesmo período – sendo esse crescimento associado com a ampliação de serviços públicos em relação ao desenvolvimento de um processo de urbanização e adensamento demográfico (ARAÚJO E LIMA, 2007).

De acordo com o IBGE, durante o período anteriormente mencionado, e levando em consideração a variável do crescimento populacional, a redução da atividade econômica da cidade toma uma proporção consideravelmente maior (idem).

#### 2.5.2 Oferta de mão-de-obra

De acordo com os dados do DIEESE, no ano de 2004, a população em idade ativa (PIA) – que consiste, basicamente, numa classificação etária que compreende o conjunto de todas as pessoas que estão teoricamente aptas para exercer alguma atividade econômica - do Recife consistia em 1,25 milhão de pessoas, em sua maioria composta por pessoas com idade maiores/igual a 18 anos de idade. O crescimento da PIA no período de 1999 a 2013, foi de 5,2%, representa uma pressão da população sobre o mercado de trabalho ao ponto que a economia local se retraia.

Em relação a população economicamente ativa (PEA) - designa a população que está inserida no mercado de trabalho ou que, de certa forma, está procurando se inserir nele para exercer algum tipo de atividade remunerada formada - por pessoas em idade ativa que estão empregadas ou a procura de emprego, teve um pequeno crescimento durante 1999 e 2001, porém manteve-se estável até o ano de 2004 – num patamar de 660 mil pessoas. Portanto, a taxa reflete a descrença de uma parcela da população

desempregada em relação as chances de encontrar uma oportunidade no mercado de trabalho.

A participação vem caindo, inclusive entre as mulheres, no Recife, que apresenta ascendência nas demais regiões da RMR. Desde a década de 90, a ascensão da participação das mulheres tem apresentado números marcantes em todo território brasileiro – fator fundamental que as famílias mais pobres almejem sair da pobreza.

A participação da população entre 10 e 17 anos também diminuiu bastante, com efeito de dois fatores: políticas de erradicação do trabalho infantil e transferência de renda relacionadas à frequência da criança nas escolas; além da dificuldade de acesso a oportunidades no mercado de trabalho.

Os dados do PED – Pesquisa de Emprego e Desemprego – e do Deieese, apresentam, de forma clara, um aumento significativo do grau de escolaridade da população economicamente ativa. O estrato de analfabetos do PIA, de 1998 para 2004, caiu em 50,1%, 0,9 ponto percentual para o ensino fundamental e os indivíduos com segundo grau completo subiu de 19,2%, em 1998, para 26,6% em 2005 (ARAÚJO E LIMA, 2007).

### 2.5.3 Demanda de mão-de-obra

Com a abertura comercial do país para o mercado estrangeiro e com a consequente entrada deste capital, as empresas brasileiras tiveram que buscar aumento em sua produtividade para poder concorrer com as novas empresas que estava chegando – em relação ao mercado interno. Esse processo, desbocou na exclusão de mão-de-obra menos qualificada, acentuando-se, principalmente, nas regiões metropolitanas (Araújo e Lima, 2007).

O período de 1998 a 2004 foi marcado pelo descompasso entre a oferta e demanda de trabalho. O número que corresponde ao estrato de pessoas ocupadas aumento até 2000, porém, a partir daí, passou a registrar crescimento abaixo do número do PIA. Dando ênfase, em 2003-2004, quando “foram extintas 19 mil oportunidades de trabalho na cidade” (ARAÚJO E LIMA, 2007, p. 22)

Apenas os setores de serviços, “outros setores” e o comércio registraram um aumento no nível de emprego. Enquanto a indústria e a construção civil fechavam mais

de 6 mil postos de trabalho, além da diminuição de 6 mil vagas para empregados domésticos (Araújo e Lima, 2007).

Segundo os dados do Dieese para 2004, às atividades de serviços correspondem aproximadamente 57% dos empregos. O Comércio representa 20% das oportunidades de trabalho. Os outros setores somam os 23% restantes: serviços domésticos, com 10%; indústria, com 7%, construção civil com 3%, outros setores, com 3%. (ARAÚJO E LIMA, 2007, p.24)

O estrato da população ocupada que trabalho como autônomo também aumentou consideravelmente. Sendo que uma parte desse mercado corresponde a nichos de mercado altamente especializado, qualificado, e com alta remuneração; a maior parte dos autônomos está inserida em ocupações precárias, de baixa remuneração e condições de subemprego.

A relação demanda por mão-de-obra e nível de escolaridade também se apresentam associadas, apresentando a um número notável em relação ao aumento do emprego de pessoas com segundo grau completo. Os trabalhadores com ensino fundamental completo, apresentou um aumento discreto até o ano de 2004, mas vive com maior instabilidade, pois ocorreram muitas demissões em 2002 e 2003. Já as vagas com nível superior completo, registravam aumento até 1999, mas a partir de 2003 foram registradas 12,3 mil demissões líquidas; pois como os trabalhadores desse estrato recebem os salários mais altos, foram as principais vítimas da redução de custos que ocorreu com a diminuição dos lucros nos negócios (ARAÚJO E LIMA, 2007).

Para os trabalhadores que possuem apenas os níveis de escolaridade do fundamental incompleto e os analfabetos, o mercado se fechou bastante, totalizando, em demissões líquidas de 34.400 pessoas.

Claramente, podemos perceber que os empregadores possuem preferência por empregados de mão de obra mais qualificada.

#### 2.5.4 Desemprego

A taxa de desemprego no Recife pode ser descrita por dois movimentos: o primeiro movimento, se deu por volta de 2001, quando foram registrados o avanço de 18,4% para 19,6% - produto da taxa de participação de 54,6% para 54,9% do crescimento da PIA. No entanto, esse movimento fora interrompido no ano seguinte por

conta da redução da taxa de participação, já que foram criadas apenas 2 mil vagas de trabalho (ARAÚJO E LIMA, 2007); o segundo movimento, se inicia em 2003, quando a taxa de desemprego aumentou de 19% para 21,8% e se manteve subindo apenas um pouco – 0,3%, portanto havendo uma considerável queda da taxa de participação – foram registradas a eliminação de 17 mil vagas de trabalho e mais duas mil no ano de 2004 (idem).

O mercado de trabalho na cidade do Recife está exigindo com cada vez mais frequência uma escolaridade mínima de ensino médio completo, porém nos últimos anos, o ritmo das contratações das pessoas com esse nível de escolaridade foi insuficiente para absorver um quantitativo maior de pessoas procurando emprego. Para o nível de desemprego no nível superior, o aumento se deu por conta das decorrentes demissões, porém é uma parcela da população que possui um acesso privilegiado ao mercado de trabalho.

## **2.6 Os ambulantes do metrô: ralé ou batalhadores?**

Segundo Jessé Souza, a ralé brasileira é uma classe formada por indivíduos que são excluídos de todas as oportunidades materiais e simbólicas de reconhecimento. Sendo uma classe explorada pela classe média e alta como “corpo” vendido a baixo preço. Uma classe social invisível, percebida apenas como um conjunto de indivíduos carentes ou perigosos. Pessoas que estão a poucos passos da delinquência e do abandono, impossibilitados de qualquer pressuposto necessário para a acumulação de capital cultural e de capital econômico (SOUZA, 2009).

Como podemos ver, o processo de exclusão dos pressupostos básicos para a acumulação dos capitais econômicos e culturais, capitais concentrados nas mãos da elite econômica e da classe média brasileira, se dá a partir da socialização destes indivíduos com os grupos primários – família e comunidade. É, portanto, no seio da família que o indivíduo aprender os valores e disposições. Jessé chama de endogenia de classe, a reprodução de valores de classe dentro da esfera de relações entre pessoas de uma mesma classe. E assim a desigualdade é perpetua, com pouco espaço para a mobilidade.

Estes grupos, em geral, compartilham a partir das interações cotidianas valores e produzem disposições que enaltecem a vida prática e o uso do corpo como principal

forma de obtenção de sustento e sobrevivência. É praticamente uma contingência, para os estratos mais baixos da sociedade brasileira, desistirem dos seus estudos para ingressarem no trabalho. Trabalho este, em sua maioria, precário e explorador, que prende o indivíduo aquela condição que passa a enxergar, como o tempo, como algo natural e justa. Afinal, “não estudou”. Ressalto essa colocação, pois a escutei bastante, tanto durante as entrevistas quanto nas conversas com ambulantes e pedintes, que justificam suas condições atuais e se acomodam nestes discursos por não terem aproveitado a oportunidade de estudar quando podiam; porém, não levam em consideração, ou desconhecem, os motivos – os conteúdos simbólicos das relações de classe - que os levaram a abandonar os estudos.

Para estes ambulantes, seu insucesso na vida é resultado das suas próprias escolhas. Faz parte do senso comum, ou seja, um senso que condiz como as pessoas comuns atribuem sentido às suas vidas e ações no dia a dia. Ele se torna o principal mecanismo que perpetua os privilégios para as classes mais altas, naturalizando não apenas a dominação como também a exploração destes corpos. A principal ideologia do mundo moderno é a meritocracia (SOUZA, 2009). Acredita-se, portanto, que ter sucesso ou não ter sucesso é uma questão desempenho individual.

O que lhes sobra, no fim, é a sua principal força, o corpo. O corpo que explorado que é vendido a baixo preço, seja como empregadas domésticas, seja como dispêndio de energia muscular no trabalho masculino desqualificado, seja ainda na realização literal do corpo à venda, como na prostituição (SOUZA, 2009).

Em minha análise, os ambulantes no metrô, procuram se desvincular do estado de desempregados em desalento remediando-se com a entrada no comércio informal, porém além disso, faz-se necessário refletir sobre as disposições adquiridas através das interações entre indivíduos dentro de uma mesma classe (neste caso, a ralé), com a família e com a comunidade, que permitiram a utilização da informalidade como um via opção à marginalidade. Me concentro nesse ponto, pois questionei nas entrevistas que fiz os porquês de eles desobedecerem a lei que proíbe o comércio dentro do metrô; a resposta da maioria deles era que ou estariam ali trabalhando, ou estariam na criminalidade. “Que opções nós temos?” era a resposta em forma de pergunta que recebi muitas vezes. “Estamos aqui trabalhando e somos tratados como marginais. Eu poderia estar matando, poderia estar roubando aqui dentro do metrô, apenas fingindo ser

ambulante, como muitos fazem, mas estou aqui trabalhando. Ganhando meu dinheiro suado”, respondeu Lelo, ambulante fixo da estação Rodoviária.

O mundo ocidental construiu a narrativa de que todo trabalho é digno, independente da atividade é melhor do que qualquer forma de roubo ou desonestidade. Viviane, 29 anos, tem três filhas, mora em um assentamento do MTST (Movimento dos Trabalhadores Sem Teto) em Areias. Por ter engravidado cedo, o seu pai lhe colocou para fora de casa. Estudou até a oitava série, atualmente novo ano, período no qual engravidou. Foi morar com o pai das filhas, mas logo se separou. Alguns meses depois, o pai de suas filhas foi assassinado e aí ela teve que “se virar na vida”. Então tudo o que ela ganhava, passou a ser para as suas filhas. Enquanto deixava as meninas na escola integral, ganhava a vida vendendo ostra em Olinda, na praia. Trabalhou pouco tempo fazendo bico no hospital Pelópidas Silveira, sendo folguista, ou seja, trabalhando enquanto os funcionários terceirizados contratados para a cantina do hospital estavam de folga, em seguida fez alguns bicos em Paulista, até que conseguiu um emprego formal numa padaria em Jardim São Paulo. Porém o tempo de experiência nesse emprego não passou de três meses. Saiu e não procurou mais emprego no mercado formal, comprou um pacote de bolinhos de goma, vendidos como Sequilhos, e foi vender no metrô. Do dinheiro que ganha com a venda, consegue garantir o seu sustento e o das suas três filhas. Viviane também se culpa por não ter estudado e afirma que as dificuldades nas quais está passando são frutos de suas próprias ações. Ela disse ter um primo que é advogado, que, de vez enquanto, arranja alguns bicos para ela. Diz que se permanecesse na casa com seus pais, poderia ter tido um futuro melhor.

Ou seja, na concepção de Viviane, se pudesse permanecer em contato com sua família, mesmo após ter engravidado, poderia ter continuado os estudos e não precisaria trabalhar. Viviane também perdeu a possibilidade de ter desenvolvido disposições que a permitiriam acumular capital cultural, como também perdeu o acesso ao capital social garantido por uma família de classe média.

Mas não é só a ralé que compõem o grupo dos ambulantes do sistema metroviário do Recife. Pude identificar, nas entrevistas, a presença de uma outra categoria de indivíduos, que o Jessé Souza (2016) identificou como uma classe: os batalhadores. Classe esta que se situa entre a ralé, a classe média e a classe alta. Consomem ou produzem bens e serviços utilizados e valorizados pelas classes média e

alta, e, não obstante, possuem um corpo de disposições diferenciadas das demais classes, um estilo de vida e uma visão prática de mundo (SOUZA, 2016).

No caso dos ambulantes batalhadores foi possível, dentro do campo de pesquisa, identificar algumas pessoas que possuíam os conteúdos necessários ascenderem socialmente a partir da acumulação de capital financeiro. Nos entrevistados, Rodrigo e Carlos são os quais se enquadram neste exemplo.

Carlos, apesar de suas origens pobres e sua grande experiência no mercado formal de serviços, na ocupação de garçom, pode desenvolver elementos que servissem como objetivos que seriam conquistados a partir da acumulação de capital financeiro através do trabalho de ambulante nas estações do metrô do Recife. Resolveu deixar o trabalho formal, pois além de causar estragos na sua saúde física, não conseguia, pelo que ganhavam, conquistar seus objetivos: comprar um apartamento. Pelo trabalho, há 6 anos, como ambulante, já conseguiu realizar o sonho de comprar o seu primeiro imóvel e já pretende investir em outros, assim que terminar de pagar esse.

Rodrigo, aprendeu com o tio, as disposições necessárias para se tornar um homem de negócios. Apesar de perder os pais desde criança, a pessoa mais próxima que cuidou de sua educação foi esse homem. Com ele aprendeu a valorizar o trabalho honesto, principalmente depois que saiu do cárcere, por envolvimento no tráfico de drogas. Como não deseja voltar a praticar crimes, conseguiu um trabalho como flanelinha nas imediações do Shopping Paço Alfândega no Recife Antigo. Depois, ficou sabendo, por um colega, também flanelinha, que seria interessante financeiramente trabalhar como ambulante no metrô durante os dias de semana, pois, segundo ele, há pouco movimento no seu ponto. Depois que começou a atividade, Rodrigo consegue alugar uma casa para viver com sua esposa e filha, no Curado 1, e ainda consegue guardar algum dinheiro para investir, daqui a alguns anos, num negócio próprio onde fará montagem, manutenção e conserto de computadores e notebooks – conteúdos que aprendeu com seu tio.

### **3 METODOLOGIA**

#### **3.1 A escolha do tema e os objetivos da pesquisa**

Entrei em contato com o comércio ambulante do metrô há, mais ou menos, cinco anos, quando comecei a utilizar de forma mais frequente o sistema metroviário para chegar até o meu local de trabalho no bairro de Areias. Recorri ao metrô devido a rapidez do equipamento em garantir a mobilidade de minha casa, no bairro do Curado. O meu trajeto cotidiano era pegar o ônibus do Curado II/T.I TIP, desembarcar no T.I TIP e me encaminha a plataforma do metrô integrada à estação (A Estação Rodoviária) – onde não é necessário pagar outra passagem), pegar o metrô sentido Estação Recife, descer na Estação Werneck e ir caminhando até a escola em que trabalho – cerca de 10 minutos de caminhada. Esse caminho leva em média 45 minutos.

Durante estes cinco anos pude presenciar o crescimento vertiginoso do número de ambulantes vendendo suas mercadorias dentro das instalações do sistema metroviário do Recife – METROREC. Como um passageiro, sempre tive a percepção que aquela forma de comércio era feita de uma forma completamente caótica e desorganizada, pois via ambulantes e mais ambulantes se apertando dentro do mesmo veículo e vendendo a mesma mercadoria, presenciei diversas brigas entre eles – a maioria discussões várias ameaças.

O estopim para iniciar a escrever um projeto de pesquisa sobre o tema veio de uma conversa rápida com uma fonte que trabalha como técnica no metrô. Falei que estava cursando Ciências Sociais e ela me perguntou, numa brincadeira, o porquê de eu não me pesquisar os ambulantes de Joana Bezerra. Inicialmente ri daquilo, mas depois, voltando as reflexões que já tinha pensado sobre o assunto resolvi desenvolver a pesquisa: uma etnografia sobre o comércio ambulante no metrô do Recife.

Os principais objetivos traçados com essa pesquisa foram:

1. Entender como o comércio ambulante no metrô do Recife se organiza e se ordena.

Inicialmente, neste objetivo, busquei nas observações e entrevistas entender como os ambulantes conseguiam manter certo curso de ações dentro do mercado – conseguiam manter uma estabilidade, um ordenamento para as ações. Busquei, nas

entrevistas e conversas com diversos informantes, se havia algum grupo que centralizava as informações dos produtos, dos conteúdos das ações que poderiam ser realizadas neste campo, mas não encontrei. Esse foi o primeiro momento de frustração, até que, a teoria de redes e a utilização desta na leitura das relações nos mercados me deram o suporte para compreender que para haver um ordenamento das ações não é essencialmente necessária uma entidade centralizadora (BOVO, 2014).

2. Analisar os conteúdos das sociabilidades nas interações entre os agentes que fazem parte do comércio ambulante no metrô do Recife, entre eles: ambulantes, passageiros e seguranças.

Uma das principais questões na etnografia é penetrar no mundo do outro. Esse outro aqui é o ambulante que diferente mim, professor, possui conteúdos, capitais e histórias de vidas diversas do meio em que estou habituado a interagir. Portanto, tornando como objetivo compreender as formas de interação destas pessoas dentro do comércio ambulante do metrô, entraria em contato com formas de ler e interpretar o seu contexto diferente da minha. Procurei, portanto, estudar os elementos que permeiam as conexões, os nós, na rede do comércio ambulante do metrô e pude identificar os processos de cooperação, de competição e assim como as estratégias de união de forças para resistir as constantes intervenções do poder público (CERTEAU, 1998).

### **3.2 O recorte espacial**

O recorte que corresponde ao espaço geográfico ocorre num equipamento urbano bastante contraditório: o sistema metroviário do Recife, o METROREC. Trata-se de uma empresa operadora de transporte urbano sobre trilhos inseridos no Sistema de Transportes Públicos de Passageiros – STPP, da Região Metropolitana do Recife - RMR. Em setembro de 1982, o Governo Federal decidiu implantar o sistema metroviário do Recife, criando nesta mesma data o consórcio METROREC, constituído pela Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA e pela Empresa Brasileira de Transportes Urbanos – EBTU (hoje extinta). Esse consórcio deu início a construção do metrô, em janeiro de 1983.

Em fevereiro de 1984, foi criada a Companhia Brasileira de Trens Urbanos. A CBTU, empresa do Governo Federal, está vinculada atualmente ao Ministério das Cidades.

Em janeiro de 1985, a CBTU absorveu a Superintendência de Trens Urbanos do Recife – STU/REC e em janeiro de 1988, através dessa Superintendência de Trens Urbanos, passou a gerenciar, também, o trem de subúrbio do Recife, conhecido como Linha Sul do METROREC, hoje em processo de eletrificação e expansão.

Em dezembro de 2002, foi inaugurado o primeiro trecho da expansão, a ampliação da Linha Centro, ligando a Estação Rodoviária à Estação Camaragibe, no município de mesmo nome.

A malha viária do sistema metroviário da Região Metropolitana do Recife é operada em 3 linhas férreas, sendo 2 eletrificadas e 1 operada por composições diesel com extensão total de 68,8 km abrangendo 4 municípios, Recife, Jaboatão dos Guararapes, Camaragibe e Cabo de Santo Agostinho, com 35 estações, transportando cerca de 244,9 mil passageiros/dia. A Linha Centro, eletrificada, abrangendo 3 municípios, Recife, Jaboatão dos Guararapes e Camaragibe, com 18 estações em operação, nos trechos Recife/Jaboatão e o ramal Coqueiral/Camaragibe; a Linha Sul também eletrificada, abrangendo 2 municípios, Recife e Jaboatão dos Guararapes, com 11 estações em operação, no trecho Recife/Cajueiro Seco e a Linha Diesel abrangendo 3 municípios, Recife, Jaboatão dos Guararapes e Cabo de Santo Agostinho, com 8 estações em operação.

Este equipamento é usado com frequência por boa parte da população recifense devido sua velocidade e por alcançar lugares de difícil acesso através dos transportes coletivos. Nos últimos anos, foi criado através de negociações com as comunidades, prefeituras e empresas operadoras de transportes coletivos, o SEI – Sistema Estrutural Integrado. Este sistema alimenta uma rede de transporte público composta de linhas de ônibus e metrô. Todas estas linhas são integradas através de terminais especialmente construídos, o que possibilita uma multiplicidade de ligações de origem-destino, através de viagens modais ou multimodais. No cruzamento destes dois eixos, situam-se os Terminais de Integração que permitem ao usuário a troca de linha sem precisar pagar uma nova tarifa.

### **3.3 O processo de pesquisa**

Da etnografia apliquei as orientações gerais de imersão dentro do campo, pois tinha como objetivo captar a percepção do ambulante do metrô sobre a própria estrutura e organização do mercado em que faz parte, além de explorar o universo das relações entre ambulantes, funcionários do METROREC e usuários do metrô e os espaços de sociabilidade, ou os *pedaços* (MAGNANI, 2011) – as estações e a composição do metrô em si. No entanto, não se trata de dar voz aos ambulantes, ou de reproduzir as perspectivas destes como uma narrativa que representa uma verdade. As situações descritas nas entrevistas eram mediadas através da análise de dados que procuraram identificar os fenômenos que se repetiam e as experiências diferentes daquelas relatadas, além de acrescentar os conteúdos presenciados pelo pesquisador através da observação.

Os primeiros passos dentro do campo foram através de procedimentos de observação total. Primeiramente, fiz várias incursões nas estações escolhidas para a pesquisa, com o objetivo de localizar pontos estratégicos para conseguir ficar perto dos ambulantes para captar as interações entre eles. As estações escolhidas como objetos da pesquisa, a partir dessa exploração inicial do cenário, foram Camaragibe, Rodoviária, Barro e Joana Bezerra; o critério usado para selecionar estes locais foi a presença de uma organização do mercado ambulante estruturado.

Nesta primeira etapa pude identificar as estações como *pedaços*, ou seja, áreas em que são estabelecidos relacionamentos entre os atores sociais que por ali se fixam e circulam. São espaços que vão além de espaços privados – onde prevalecem os laços domésticos – e são menores que os laços impessoais da sociedade; são locais de médio alcance, que possuem normas e conteúdos próprios. Nas estações, os ambulantes trabalham ao mesmo tempo em que se divertem – ou seja, é um espaço ocupacional e lúdico; aqui eles conversam sobre suas experiências cotidianas dentro e fora do metrô. Escutei histórias sobre familiares doentes, sobre brigas de casais e traições, conversas em que um grupo de homens ambulantes discutiam um *ranking* das ambulantes mais *gostasas* e quem eles pegariam e quem já pegou quem; também conversam sobre os bons locais para comprar mercadoria mais barata, sobre o caso de um ambulante x que sofreu na mão dos seguranças tendo a mercadoria apreendida e/ou foi agredido, sobre outro(a) ambulante que está exagerando ao passar muito tempo pedindo ajuda no metrô para recuperar o dinheiro perdido com a mercadoria, supostamente apreendida entre outros. Esses locais são *locus* da atividade ambulante no metrô do Recife, neles as

mercadorias são anunciadas; aqui os ambulantes ficam atentos em relação a presença de algum segurança nas imediações; decidem quem entrará no metrô para vender sua mercadoria e observam os possíveis clientes na estação. Esse processo me proporcionou criar uma divisão de postos dentro do mercado ambulante no metrô e depois contestá-la através das entrevistas com os próprios ambulantes.

Depois de um mês de observação, resolvi me aproximar de um ambulante que tinha selecionado como alguém influente. Meu objetivo era apenas me apresentar e colher algumas informações que orientariam a confecção das questões para as entrevistas semiestruturadas, no entanto a conversa ultrapassou os limites prévios estabelecidos por mim.

O ambulante em questão é o Carlos, trabalha no metrô há 5 anos, e vende aparelhos eletrônicos. Muito simpático, falou um pouco sobre sua vida, seus objetivos como ambulante no metrô, sua visão do mercado no metrô e possíveis estratégias de melhoria. Registrei muitas das falas de Carlos no diário de campo, e assim que cheguei em minha residência, registrei o que estava anotado no meu caderno, completando o que fora registrado por minha mente. Carlos abriu meus olhos para outras coisas: como uma divisão entre os ambulantes – os mais velhos e aqueles já são comerciantes do metrô há alguns anos (que ele rotulou como ambulantes do bem) e os mais novos, que são a maioria atualmente, e que o número só aumenta no transcorrer dos dias (chamados de ambulantes do mal – em sua maioria); me falou sobre a violência sofrida pelos ambulantes na relação com os seguranças do metrô; falou sobre o que o trabalho de comerciante no metrô significa para a sua vida e quais foram os motivos que levaram a sua neste mercado, além das perspectivas e percepções do mesmo sobre a atividade. Essa entrevista me induziu a continuar as observações para entender o que fora relatado pelo ambulante. Não quis fazer outras entrevistas neste momento, pois receava ficar conhecido entre os ambulantes da estação e ter dificuldade para realizar minhas observações totais sem ser identificado e ter cenas simuladas que não corresponderiam com as ações cotidianas dos ambulantes.

Procurei usar, a partir deste ponto, as diretrizes da *etnografia urbana* (MAGNANI, 2012). Os dois “movimentos”: *o de perto e de dentro* - processo no qual realizava a observação total e participante nas estações escolhidas e na composição do metrô, além das interações com os ambulantes; e *o de longe e distante*, onde procurei,

através da leitura de artigos e livros sobre o comércio ambulante no metrô, criar e/ou encontrar categorias de análise de pesquisas afins para afinar o processo etnográfico.

Destas leituras, encontrei categorias bastante valiosas. Algumas destas foram produzidas por Lênin Pires em seus trabalhos: *Esculhamba mas não esculacha: um etnografia dos trens na Central do Brasil* (2010) e o *Arreglar não é pedir Arrego* (2011). Estas categorias foram o *derrame* e o *esculacho* – discutidas posteriormente. Através da continua leitura dos trabalhos supracitados de Pires (2010 e 2011) e de Capelli (2013), procurei estabelecer um sistema de posicionamentos dos ambulantes em relação a estrutura e a organização da atividade no metrô: os ambulantes *fixos*, *semifixos* e *ambulantes*. De Ramirez e Tunal (2015) - que escreveram sobre o comércio ambulante no metrô em Buenos Aires, na Argentina, enfatizando o olhar do ambulante sobre o pedinte e a distinção entre concepções sobre o trabalho e a mendicância dos primeiros - consegui identificar os conteúdos das relações dos ambulantes com os pedintes, que atuam também dentro das estações e dos veículos do metrô do Recife. Assim como os trabalhos, também sobre ambulantes que atuam no metrô do Chile, em Sousa (2014) e na cidade do México, com Peralman (2013). Não obstante, dediquei particular atenção, ao estudo de artigos e livros gerais sobre comércio ambulante e informalidade, destacando o texto de Moura Junior (2010) sobre a organização e as sociabilidades no comércio ambulante em São Luís do Maranhão, e, por fim, as relações de violência e poder entre mercado informal e o Estado, enfatizando aqui os escritos de Freire no contexto da cidade de São Paulo (2008; 2012).

Para identificar os ambulantes, de acordo com as posições ocupadas no comércio ambulante no metrô, criei a tabela (abaixo) tendo como fundamento as informações que as fontes me descreviam sobre sua participação no comércio ambulante no metrô. Outras características, como a construção de pontes entre as redes de ambulantes das estações, foram percebidas de forma indutiva durante a pesquisa em campo.

| Posição          | Características                                    | Ambulantes Entrevistados    |
|------------------|----------------------------------------------------|-----------------------------|
| Ambulantes Fixos | 1. Possuem um lugar de trabalho fixo nas estações; | Rodrigo<br>Karla<br>Lavinha |

|                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                        |
|-------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------|
|                         | <p>2. Normalmente, trabalham no metrô todos os dias da semana;</p> <p>3. Se organizam de forma que cada um fixo venda uma mercadoria exclusiva;</p> <p>4. Ajudam os <i>semifixos</i> no ordenamento das vendas no metrô;</p> <p>5. Vendem as suas mercadorias e as mercadorias dos <i>semifixos</i> enquanto estes estão vendendo dentro do veículo do metrô.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Lucas                  |
| Ambulantes<br>Semifixos | <p>1. Em sua maioria, são os segundos, em relação a antiguidade dentro do comércio ambulante no metrô do Recife;</p> <p>2. Possuem relações próximas com os ambulantes fixos, pois, na maioria das vezes, são iniciados por estes;</p> <p>3. Organizam um sistema de fila nas estações onde possuem laços com os ambulantes – neste caso, pode ser mais de uma estação.</p> <p>4. Carregam apenas uma parte de sua mercadoria, enquanto outra parte fica com algum ambulante fixo – que a vende.</p> <p>5. Por interagir com maioria frequência com outros grupos de ambulantes, realiza o papel – intencional ou não - de construir pontes com outros grupos de outras estações.</p> | Jorge<br>Carlos<br>Ana |
| Ambulantes              | <p>1. Grupo composto pelos ambulantes mais novos dentro do comércio ambulante no metrô do Recife.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | Viviane                |

|       |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|       | <p>2. Se relacionam com os outros grupos de forma superficial, respeitando as normas das estações e do ordenamento dos semifixos;</p> <p>3. Suas conexões são entre si e com os semifixos que os informam sobre as normas estabelecidas dentro das estações;</p> <p>4. São o grupo mais numeroso de ambulantes.</p> <p>5. Costumam formar grupos que, juntos, traçam um determinado circuito onde irão realizar suas vendas.</p>                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Siris | <p>1. Trabalham esporadicamente como ambulantes;</p> <p>2. Não possuem vínculos com outros ambulantes e consequentemente não sabem sobre as normas estabelecidas entre os ambulantes nas estações e nos metrô.</p> <p>3. Costumam sofrer sanções dos ambulantes estabelecidos devido a quebra da ordem: seja desrespeitando o ordenamento das vendas, seja vendendo uma determinada mercadoria por um preço abaixo do acordado e etc.</p> <p>4. O termo siri é usado como xingamento dentro do comércio ambulante no metrô.</p> | <p>Não houveram entrevistas com os siris – mas através das observações, percebi que um grande número de siris são crianças, ou ambulantes novatos que ainda estão aprendendo sobre os conteúdos do universo do comércio ambulante no metrô do Recife.</p> |

Quando não consegui mais ultrapassar as informações obtidas através da observação total, principalmente em relação a organização do mercado ambulante, resolvi me aprofundar no campo. O primeiro passo foi me apresentar como pesquisador. Nesse processo de apresentação fui bem direto: esclareci sobre o tema da pesquisa, sobre

os objetivos do trabalho e sobre suas possíveis aplicações. “E isso aí, professor, vai servir para quê?” foi a frase que escutei inúmeras vezes quando me apresentava e falava sobre o projeto. Parafraseando o próprio Lênin (2010), por “economia” resolvi ser honesto com meus informantes. Respondi que diretamente a pesquisa não teria nenhuma função prática, mas, sim, se tratava da produção de um conhecimento sobre o fenômeno social do comércio ambulante no metrô para entender as singularidades desta atividade no Recife; também destacava que meu objetivo pessoal com o projeto era obter o título de mestre em Sociologia pelo departamento da universidade em que estou vinculado. Nesses momentos, sempre deixava claro que os dados obtidos pela pesquisa se tornariam públicos e que instâncias estatais ou municipais poderiam se utilizar dos dados para realizar intervenções, sejam estas positivas ou negativas. Responder a essas perguntas foi um dos obstáculos mais difíceis no trabalho de campo, pois minha opção de responder por “economia”, muitas vezes, gerava desinteresse e desconfiança sobre o propósito pesquisa.

Nos dias que dediquei a me apresentar para os grupos de ambulantes que ficam nas estações escolhidas, aproveitei para pedir permissão para passar um tempo ali com o objetivo de ver como é o cotidiano destes grupos. No início, minha presença gerou bastante desconforto entre os grupos, mas depois de interagir com eles, algumas barreiras foram quebradas. Nestes dias também aproveitava para realizar as entrevistas e fazer anotações em meu caderno – porém evitava fazer as anotações sempre que possível, pois o caderno simbolizava, aos olhos dos ambulantes, uma formalização da interação, ou seja, quando eu puxava o caderno para fazer anotações, sempre percebia que existia uma pausa nas conversas.

Em conjunto com as observações, comecei a realizar entrevistas. O método não foi realizado de forma espontânea. Marcava, com antecedência, com os grupos o dia da entrevista e, em todos os casos, eles destacavam alguém que era melhor para ser entrevistado. Achei esse processo bastante honesto e que as entrevistas ocorreriam de forma tranquila, tendo apenas alguns percalços por conta do barulho das estações e das constantes intervenções de outros ambulantes.

O modelo da entrevista semiestruturada se encontra nos anexos deste documento, porém, em termos gerais, minhas perguntas se concentravam nos seguintes pontos: nome, escolaridade, tempo de experiência no mercado formal, tempo de experiência no mercado informal, motivos para recorrer ao mercado ambulante no metrô, qual o

significado daquela ocupação para o ambulante, como avalia as condições de trabalho dentro das instalações do metrô, como são as relações entre os agentes sociais que atuam neste universo – ambulantes, funcionários do metrô, passageiros e seguranças – qual a renda da atividade e como eles calculam os seus lucros. Algumas destas perguntas foram acrescentadas no modelo original de entrevista, pois alguns temas foram surgindo no decorrer das entrevistas, de conversas informais e da pesquisa bibliográfica de pesquisas com temas afins.

A primeira ambulante entrevistada, formalmente, foi Karla, na estação Rodoviária. Por demonstrar não se sentir à vontade de falar comigo separado do grupo, resolvi entrevista-la ali mesmo próximo da aglomeração. Os ambulantes, em sua maioria, respeitaram o trabalho e conversavam baixo. Primeiramente, como a entrevista estava sendo feita próxima de um grupo, algumas das perguntas feitas por mim acabaram por se tornar interesse geral, então além de Karla outros ambulantes falavam, opinavam e até mesmo discordavam uns dos outros durante a entrevista. Apesar da situação ser bastante rica em relação aos dados obtidos durante as entrevistas, tive o trabalho adicional de localizar os participantes para buscar mais informações sobre eles. Alguns consegui encontrar, outros não. Outras quatro entrevistas funcionaram da mesma forma. Apenas com os ambulantes que trabalhavam integralmente no metrô, consegui fazer entrevistas isoladas, porém foram mais objetivas e mais curtas.

Com a ambulante Viviane, arrisquei ter uma experiência como ambulante. Tinha falado com ela durante a entrevista e ela aceitou que a ajudasse durante a sua venda de mercadorias. Marcamos o dia e ela me instruiu sobre o básico: evite esbarrar nos clientes, fale alto e procure identificar quem demonstrou interesse pela mercadoria. Viviane vende bolinhos de goma em saquinhos. Infelizmente não consegui realizar minha atividade com sucesso – a experiência será relatada com mais detalhes posteriormente – pois me faltava os pré-requisitos para tal; além de me sentir constrangido por estar realizando aquela atividade; o constrangimento no metrô, me fez lembrar de algumas situações que passei enquanto fazia pesquisa de campo na estação rodoviária. Por ser uma estação próxima do bairro em que moro, muitas pessoas conhecidas passavam por ali e me viam no meio do grupo de ambulantes. Percebi que nenhuma delas sequer me cumprimentou ou falou comigo; pelo contrário, seus olhares me fizeram sentir na pele o constrangimento de estar ali, entre a ralé, - eu, que sou conhecido por ser professor – e exercer aquela atividade que, por vir de lei, é ilegal.

No processo de *longe e distante* também incluí a leitura e análise dos dados; como essa pesquisa é sumariamente uma etnografia, a análise dos dados foi realizada seguindo os seguintes pressupostos: ênfase sobre a percepção do nativo sobre o contexto e o objeto analisado na pesquisa, utilização/produção de categorias que condizem a realidade local e, principalmente, tato e respeito ao lidar com o outro. Não tive o objetivo de me disfarçar como ambulante, pois optei por uma relação transparente e objetiva entre pesquisador e pesquisado – talvez, essa opção tenha me privado de captar alguns dados que poderiam revelar outros tópicos interessantes para a pesquisa; mas foi a opção que fiz. Algumas categorias de como o *esculacho*, o *derrame*, e o *justiceiro* foram retirados das leituras realizadas, pois ao meu juízo se apresentaram como instrumentos de análise capazes de se descolar dos contextos em que foram trabalhados e servirem para outras realidades. Os posicionamentos em relação à estrutura organizacional do comércio ambulante do metrô tiveram influência dos trabalhos citados, mas foram categorias novas criadas a partir da experiência no campo.

Por fim, para dar um pouco mais de corpo as informações colhidas, a partir de conversas com passageiros e observações, sobre a aceitação ou não aceitação do comércio ambulante no metrô, resolvi desenvolver junto com um colega, um questionário *online* pelo *google docs*. As perguntas que utilizei se baseavam na concordância do usuário do metrô com o trabalho dos ambulantes dentro do sistema metroviário do Recife, se consomem alguma mercadoria vendida por eles, se acham o trabalho de ambulante uma ocupação legítima e se presenciaram alguma ação violenta contra ambulantes. O questionário foi disposto no meu perfil do *facebook*, nas páginas da mesma rede social: Direitos urbanos – Recife, Trends do Curado, Central de Notícias do Curado, RPG- Recife. Tivemos, em média, 300 respostas – os resultados serão discutidos quarto capítulo. Deixo, desde já, bem claro que os dados obtidos neste procedimento não possuem qualquer intenção de generalização ou até mesmo de funcionam como representação da realidade – pois não foram trabalhados de forma adequada para tal; portanto, servem apenas para ilustrar a percepção de alguns grupos sobre o comércio ambulante no metrô.

## **4 UMA ETNOGRAFIA DO COMÉRCIO AMBULANTE NO METRÔ DO RECIFE**

### **4.1 Uma etnografia do cotidiano no metrô do Recife**

Para um passageiro que visita pela primeira vez o sistema metroviário do Recife (METROREC) e se depara com o comércio ambulante nas estações e na composição do metrô o denomina como caótico, desorganizado e bastante incomodo. A poluição sonora é frequente, assim como os anúncios de pipoca, água, cremosinho e outros produtos. A variedade de produtos é grande e os passageiros dividem opiniões sobre a legitimidade sobre o comércio ambulante, mas quase todos consomem as mercadorias.

Desde as primeiras horas do dia, às 05h00min da manhã, as estações já estão lotadas de passageiros, esperando para entrarem nas composições do metrô às 05h30min na estação Rodoviária sentido Camaragibe. E assim faz sua primeira viagem. O quantitativo de pessoas circulando pelo sistema metroviário tende a se agravar no decorrer do dia. Segundo o relatório administrativo do METROREC, no ano de 2017, 337,1 mil pessoas utilizaram cotidianamente o sistema metroviário. As composições do metrô, ainda de acordo com o mesmo relatório, passam pelas estações no intervalo de 4,5min, dado contestável empiricamente. Nos horários de grande fluxo, o intervalo de tempo entre uma composição e outra é de, no mínimo, 8 min.

Nos horários das 06h00min às 08h00min quase todas as composições do metrô estão superlotadas, a ponto de, em algumas estações, não ser possível a entrada de passageiros mais passageiros. Por consequência, já no início do dia consegue gerar um espírito indignação coletivo com o funcionamento do equipamento coletivo. O descaso do poder público é o tema mais recorrente das reclamações. “Isso é uma vergonha”, “Todo os dias tenho que passar por isso”, “Já começo o dia cansado”, “Prefiro trabalhar o dia todo do que fazer uma viagem dessa. Cansa menos”, “Esses políticos tudo andando no luxo e nós aqui, passando vergonha”. A composição do metrô, muitas vezes, além de estarem superlotados, apresentam falhas no sistema de refrigeração falha, causando ainda mais transtornos aos usuários.

A situação se ameniza por volta das 08h00min da manhã, período no qual os ambulantes começam a realizar suas vendas dentro da composição do metrô. O ritmo de passageiros permanece o mesmo até mais ou menos 12h00min, quando o fluxo de

pessoas aumenta. Geralmente, esse fenômeno se dá por conta de estudantes que largam das escolas ou das universidades – ou estão indo para o turno da tarde.

Das 14h00min até as 16h00min horas da tarde o fluxo diminui e, novamente, os ambulantes circulam com mais tranquilidade pela composição do metrô. Ao chegar as 16h30min, o fluxo de passageiros aumenta exponencialmente, causando dificuldades para o comércio ambulante como também para a uso do meio de transporte. Às 17h30min a composição do metrô circula superlotada assim como acontece no início do dia. É comum perceber o grande contingente de ambulantes nas plataformas das estações durante o horário das 16:30 até às 20:00.

O Sistema metroviário encerra as atividades às 23:00 horas da noite. Os horários de funcionamento do metrô são os mesmos para todos os dias da semana. Porém, os intervalos entre uma composição e outra são maiores, normalmente 10 min ou 15 min.

Nos fins de semana o fluxo de passageiros no metrô diminui um pouco. Não é uma questão conclusiva, mas nas observações pude perceber que por causa das escolas não funcionarem nos fins de semana, o quantitativo se modifica.

É importante notar que pessoas de diferentes condições sociais se utilizam do transporte devido a sua velocidade ao conectar o subúrbio com o centro. Muitos passageiros criam vínculos com outros devido ao uso do metrô no mesmo horário, guardando lugares com bolsas, marcando encontros, criando laços de fidelização com determinados ambulantes e etc.

## **4.2 O perfil do ambulante do metrô do Recife**

Através de entrevistas semiestruturadas com oito ambulantes, pude coletar dados que esboçam um perfil a partir de categorias como: nível de escolarização, tempo de experiência no mercado formal e local de residência. Nos oito casos analisados, apenas um ambulante conseguiu terminar o ensino médio; seis deles pararam os estudos ainda no fundamental dois, enquanto uma ambulante parou no primeiro ano do ensino médio. Estes sete ambulantes que não concluíram o ensino fundamental e médio justificam a saída da escola com a necessidade de arranjar emprego para sustentarem suas famílias, ou seja, os sete tiveram que passar pela experiência de ser pai ou mãe, logo cedo, portanto, não tinham meios de permanecer na escola.

Pude perceber, também, que o capital cultural ofertado pela escola não era apreciado pelos sujeitos, pois os conteúdos, segundo eles, faziam pouco sentido na vida prática de trabalho. Os conteúdos ministrados eram por demais abstratos e não se conectavam com o mundo da vida.

Um deles, Rodrigo, com 20 anos, perdeu os pais logo cedo, aos 8 anos. Foi garoto de rua, mas posteriormente passou a morar com uma pessoa que chama de tio. Como teve que aprender a se virar sozinho desde pequeno, Rodrigo tinha dificuldade de lidar e reconhecer autoridade. Assim, Rodrigo justifica sua dificuldade em permanecer na escola. Estava sempre tentando escapar, segundo ele, e aprontando. Começou a trabalhar vendendo pequenas coisas desde cedo, procurando sempre sua independência financeira. Depois passou a trabalhar com flanelinha no Recife Antigo apenas nos fins de semana. Durante a semana, Rodrigo trabalha como ambulante *fixo* na Estação de metrô do Barro. Segundo ele, ganha mais dessa forma. Disse que não vê problema em desobedecer a lei que proíbe a comercialização de produtos no metrô, pois ele precisa do dinheiro que ganha ali para pagar o seu aluguel, sustentar a feira da casa onde reside com sua companheira e seu filho de 3 anos. Pretende fazer uso do dinheiro que ganha como ambulante comprando uma casa, sendo este o seu maior sonho; para isso, todo mês, ele deposita uma parte dos seus ganhos na poupança. O segundo objetivo é abrir uma loja de conserto de aparelhos eletrônicos, pois aprendeu todo o conhecimento sobre consertos com o homem que chama de tio e gostou muito do que aprendeu.

A valorização do trabalho é marca registrada nos ambulantes, porém sempre realizam uma forma de trabalho precário, por conta própria ou com pouca ajuda de outrem. Para os trabalhos exercidos por estes atores sociais, não são necessários conhecimentos científicos adquiridos a partir da educação formal nas escolas e em unidades de educação profissional, mas, sim, na prática. O fazer é fundamental, sendo esta ação produzida a partir do esforço físico, no desgaste cotidiano, até que seja internalizada, pré-reflexiva, naturalizada. Elemento que, aliás, se apresenta como principal forma de aprendizado válido para estas pessoas, pois, afinal, seu recurso mais valioso é o seu corpo e por meio do esforço desse que conseguem adquirir o seu sustento diário.

Rodrigo não teve nenhuma experiência com o mercado formal. Esse também é o caso de Lavinha, ambulante *fixa* que trabalha na Estação Joana Bezerra. Ela, assim como Rodrigo têm 20 anos de idade. Trabalha na Estação Joana Bezerra há 6 meses. Estudou

apenas até o primeiro ano do ensino médio. Teve que sair da escola logo cedo, pois engravidou, aos 16 anos, e teve que cuidar do filho. Hoje como o filho está maior e passa o dia inteiro na escola, consegue trabalhar como ambulante no metrô – sendo esta sua primeira experiência de trabalho.

Os demais tiveram experiências muito curtas dentro do mercado formal. Ana, 35 anos, vende pastel chinês; estudou até a oitava série, atualmente: novo ano; deixou a escola, pois não via muito sentido prático nos conteúdos que eram ministrados. Não desistiu da escola por conta de filhos, mas, sim, porque queria trabalhar para ganhar seu próprio dinheiro e não depender de ninguém. Trabalhou em diversos lugares, mas não conseguiu permanecer em nenhum por mais de um ano. Foi caixa em supermercados e auxiliar de serviços gerais numa terceirizada, mas foi demitida e não conseguiu mais entrar no mercado de trabalho formal, desde então resolveu fazer sua própria mercadoria e vender no metrô.

Jorge (35 anos), Viviane (29 anos), Lucas (22 anos) e Karla (23 anos), compartilham características semelhantes às de Ana. Tiveram experiências muito curtas com o mercado formal e possuem baixo nível de escolaridade. Estão trabalhando no metrô para conseguirem sustento para suas famílias e também porque o trabalho informal permite-lhes ganhar mais do que ganhariam num emprego formal. Todos os 4 estão bastante descontentes com as repressões sofridas dentro das instalações do metrô; ações violentas cometidas, majoritariamente pela Polícia Ferroviária Federal, órgão ilegítimo, que luta pela legalidade em frente ao governo federal há anos, porém com pouco sucesso. Além das ações violentas sofridas, suas mercadorias são apreendidas e levadas para nenhum lugar específico. Sendo assim, os ambulantes perdem suas mercadorias e não conseguem recuperá-las. Este contexto de violação da integridade física e moral do ambulante está fazendo com que eles estejam procurando emprego no mercado formal, porém nenhum deles conseguiu entrar na formalidade durante todo o tempo da pesquisa de campo (7 meses).

Dos oito ambulantes entrevistados, apenas Lavinha, Rodrigo e Carlos não estão procurando emprego no mercado formal. Os outros cinco estão desalentados - quando as várias tentativas de entrar na formalidade falham, acarretando num processo de desistência.

Durante as entrevistas foi possível detectar expressões que simbolizavam a frustração destes ambulantes por não conseguirem nenhum espaço na formalidade. O

peso desse fracasso é ainda maior quando são perseguidos pelas seguranças do metrô. A frustração, a violência física, e simbólica, sobre os ambulantes fazem do mercado ambulante no metrô um ambiente de bastante tensão. Tensão aliviada formação de redes de relacionamento, apoio e solidariedade entre os ambulantes. Fazendo com que o clima de violência esteja em segundo plano, pois os relacionamentos dão a sensação de que não estão sozinhos no enfrentamento diário a repressão à atividade.

Perceptível também é a idealização do mercado formal de trabalho como sinônimo de segurança – apesar de reconhecerem que ganhariam menos. Essa conquista simbólica trata de uma internalização do discurso hegemônico sobre a formalidade, que combina não apenas a segurança de uma esfera de trabalho regularizado como também às representações do homem trabalhador e de inserção na sociedade como cidadão. Pelo que percebi, se pudessem (fosse seguro, a sociedade aceitasse abertamente, tivessem apoio midiático) os ambulantes entrevistados permaneceriam onde estão atualmente (PERELMAN, 2013).

Dos oito ambulantes entrevistados, seis eram negros, dois eram brancos. Não levantei essa questão durante as entrevistas, mas como pesquisador, posso identificar o elemento raça nos informantes; não obstante, pelas observações feitas nas estações, o grupo dos ambulantes do sistema metroviário do Recife é predominantemente composto por pessoas da raça negra. Essa variável, será usada posteriormente para descrever relações diferenciadas entre os seguranças do metrô com os ambulantes que foram identificados como brancos.

O perfil dos ambulantes tende a compartilhar semelhanças, com poucas variações. Um caso à parte no grupo pesquisado é o ambulante Carlos. Ele cursou todo o ensino fundamental e médio, fez curso para exercer a profissão de garçom, porém não quis permanecer na área. Alegou ter sofrido diversos problemas de saúde enquanto exercia a profissão e era mal remunerado. Passou dois anos procurando emprego e não conseguiu. Como falado anteriormente, Carlos também entrou em estado de desemprego por desalento. Viu, portanto, uma oportunidade de vender balas dentro do metrô, a partir do contato com um conhecido que trabalhava no local. Desde então, trabalha nas instalações do metrô do Recife como ambulante (entrou no ano de 2012). Não deseja voltar para o mercado formal, devido a lucratividade. O lucro ganho com as vendas foi usado para comprar o apartamento no qual ele mora com sua mulher e filha, no bairro de Camaragibe.

### 4.3 Os ambulantes do sistema metroviário do Recife: algumas considerações

Sabe-se pouco sobre a origem do comércio ambulante no metrô do Recife, no entanto é possível pensar em possibilidades. A primeira deve-se a oportunidade de trabalhar em um espaço em que há pouca competitividade – pelo que foi dito por um dos ambulantes entrevistados, há quatro anos (meados de 2014) haviam poucos ambulantes, no máximo de dez atuando no transporte, hoje cada metrô possui mais de trinta. Outro motivo é forte repressão que estes comerciantes sofreram enquanto realizavam sua atividade de ambulante nas ruas da cidade do Recife – principalmente aqueles que praticavam suas atividades no centro da cidade. O resultado destas ações de repressão foi à conversão dos ambulantes de ruas em lojistas, que passaram a trabalhar nos conjuntos de quiosques organizados pela Avenida Dantas Barreto – e em outras localidades no centro –, mas grande parte desta conversão foi forçada pela ação policial de repressão à prática ambulante. Contudo, em Recife muitos destes espaços ficaram de ser construídos, mas não foram, fato que ocasiona a permanência dos ambulantes em vias onde o fluxo de pessoas é grande.<sup>4</sup> Assim como ocorreu na cidade de São Paulo (FREIRE, 2008) e na cidade do México (VERGA e LABAZÉE, 2012). Pode-se, a partir destes exemplos, deduzir que esta tática de repressão aos desviantes da ordem urbana é um modelo já bastante conhecido pelos gestores públicos das cidades. Os agentes da administração da cidade aplicam esse tipo de violência contra os comerciantes de rua, tendo como base argumentos sanitaristas, em nome da exigência e proteção da saúde da população diante da insalubridade do comércio ambulante. Também agem por motivo de circulação viária, para garantir o livre trânsito de pessoas nas calçadas e de veículos nas ruas (idem) e por que não dentro dos transportes públicos? Afinal, tornar-se comerciante de rua tornou-se bastante caro (FREIRE, 2012).

O comércio informal ambulante no metrô, nos últimos anos, tomou a dimensão de problema para a gestão pública do Estado como também para os próprios operadores técnicos do sistema metroviário<sup>5</sup>. Os relatos dos jornais ressaltam a sujeira imagética

---

<sup>4</sup> Veja o caso da construção do mini *shopping* no antigo Colégio Marista, na Avenida Conde da Boa Vista, Recife: <http://www1.leiaja.com/noticias/2014/03/24/ambulantes-protestam-por-construcao-de-shopping-popular/>

<sup>5</sup> Para ver algumas notícias que associam o comércio ambulante do metrô ao acúmulo do lixo nas estações, acesse: <http://jc.ne10.uol.com.br/blogs/deolhonotransito/2017/10/07/por-favor-nao-sujem-o-metro-do->

dos equipamentos da região metropolitana, além de atribuírem à atividade a responsabilidade pelo acúmulo de lixo jogado nas plataformas, escadarias e trilhos do metrô e o aumento da violência nas estações. Visualiza-se, apenas, a criminalização e a marginalização da atividade.

Acerca do comércio ambulante dentro do metrô em si, pude notar, através de observações nas estações e nos metrôs algumas peculiaridades.

A atividade de ambulante começa ao chegar num terminal integrado de passageiros. Boa parte destes terminais possuem acesso às plataformas dos metrôs, fato que diminui o custo do transporte, pois paga-se apenas uma passagem. Muitos ambulantes nem a passagem pagam, principalmente em terminais integrados que possuem um espaço de entrada e saída de veículos pouco vigiados, alguns até mesmo conhecem os guardas e através de pequenos acordos – uma pipoca, um picolé, uma mercadoria qualquer, em geral – entram sem precisar pagar a tarifa.

Consegui observar ambulantes entrando nas integrações de ônibus com suas mercadorias e se dirigindo para a plataforma do metrô. A exemplo do terminal do Barro, onde em frente à estação possui um ponto de vendas de mercadorias que alimenta o comércio ambulante no metrô, os ambulantes saem da integração, repõem suas mercadorias e voltam novamente para se dirigem para as plataformas. Os seguranças apenas observam. Conversam com alguns. Recebem a mercadoria de outro.

As mercadorias carregadas por eles, na maioria das vezes, estão encobertas ou escondidas de alguma forma – outras não são possíveis de esconder, como é o caso de um fardo de pipocas<sup>6</sup> - seja em bolsas, seja dentro de isopores (no caso de produtos que precisam de um determinado cuidado com a temperatura: picolés, geladinhos, água, iogurtes e frios em geral) ou embalados em alguma roupa, saco ou toalha. Quando não é possível esconder, os ambulantes entram com o produto a mostra, pois não existe nenhuma proibição legal que impeça alguém de carregar mercadorias dentro do metrô; a lei proíbe a comercialização.

Notei que boa parte da organização do trabalho é acordado nas estações: seja a organização da própria mercadoria para a venda, como também as negociações entre os

---

recife/; <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2016/07/metro-do-recife-intensifica-proibicao-de-comercio-e-ambulantes-protestam.html>

<sup>6</sup> Chamam de fardo de pipoca um grande saco plástico preenchido completamente de pipocas.

ambulantes. Alguns formam grupos e se concentram nas estações (*semifixos*) e fazem revezamento entre eles – alguns ficando nas plataformas para receberem os passageiros que entram e saem dos metrô (*fixos*), enquanto outros entram para comercializar dentro do próprio veículo (*ambulantes*).

Estas mercadorias, segundo o meu informante Carlos, são provenientes de várias fontes. Grande parte delas são contrabandeadas. Algumas são vendidas pelas próprias fábricas ou por alguns mercadinhos – os ambulantes preferem evitar atravessadores para não encarecer o produto –, ou em lojas específicas – como é o caso dos eletroeletrônicos vendidos pelos chineses (fones de ouvido, caixas de som, carregadores de celular, cabos usb e etc).

Em alguns dias, consegui ver, através das frestas da rampa que dá acesso ao metrô na estação Joana Bezerra, que algumas mercadorias chegam para eles em caminhões que são descarregados próximos da integração de passageiros.

#### **4.4. Iniciação como ambulantes**

Karla descreve sua entrada no comércio ambulante no metrô como uma oportunidade de ganhar algum dinheiro, fazer um “bico”. Ela conhecia alguém que já estava inserida dentro do grupo de ambulantes. Uma possível sociação de pessoas; afinal, como disse Karla, o cotidiano destas pessoas, na ocupação de ambulante, desenvolveu uma espécie de sentimento de que “todos estão no mesmo barco” e necessariamente precisam cooperar uns com os outros (BARROSO, 2009).

E outros tem, a gente vê dentro do metrô é um pouco mais complicado para a gente ganhar um trocadinho, mas é tranquilo porque todo mundo se conhece, tem as desavenças, como sempre tem que ter, mas a gente tá tudo ali, tá tudo no mesmo barco. Todo mundo precisando. Mas o meu problema é esse. (Entrevista com Karla, dia 22/05/2018)

Karla conhecia uma amiga que já comercializava no metrô e foi responsável pelo seu processo de socialização dentro da rede de ambulantes do metrô do Recife. Através do exercício na atividade, pode aprender as sociabilidades – conteúdos simbólicos desenvolvidos na experiência cotidiana dos ambulantes.

Esta relação foi fundamental para que a futura ambulante pudesse compreender, na prática, os elementos que dão uma garantia mínima de segurança e previsibilidade para a ação neste mercado.

É e agora eles estão meio ligados. Eles tão percebendo que a gente fica observando se eles estão vindo da cabine do metrô. Aí ontem mesmo a gente ficou só de olho na cabine do metrô. A gente não percebeu dentro do metrô. Por que quando eles está dentro do metrô, não tem nenhum ambulante; se tiver, fica tudo intocadinho. E ontem, a sorte da gente foi que um dos ambulantes avisou a gente aí fez assim (mesmo gesto) “tá embaçado”. A gente foi e correu lá pro fim. (Entrevista com Karla, dia 22/05/2018)

Assim como Karla, Lucas viu a oportunidade de vender suas mercadorias no metrô devido ao desemprego. Ele trabalha como ambulante no metrô há quase 7 anos; também foi introduzido no mercado do metrô a partir de uma conhecida, que era já ambulante. Começou comprando uma caixa de paçocas e vendendo, ganhou um bom dinheiro na época, mas conseguiu um trabalho como encaixotador numa firma e teve que deixar o metrô. Voltou quando foi despedido - três meses depois. No metrô, ele vende produtos alimentícios confeccionados pela sua mãe.

E: Então, me explica aí, mais ou menos, como foi essa experiência no começo? Tu chegou ... comprou alguma coisa?

L: Eu cheguei, comprei uma caixa de paçoca, comecei a vender, aí gostei. Comecei a ganhar um dinheiro bom.

E: Mas tu começou a vender no metrô ou vender aqui na estação mesmo?

L: No metrô. Dentro do metrô.

E: Mais é muito diferente de vender no metrô e vender aqui?

L: Sim, agora é. Agora tem muito ambulante. (inaudível) aqui é mais tranquilo. (Entrevista com Lucas, dia 20/06/2018)

Lucas, no decorrer do tempo, conseguiu consolidar uma clientela fixa na estação Rodoviária que comprou seus produtos e estabelecem aí uma relação de troca tendo como base a confiança na qualidade do produto vendido por ele. Além disso, associou-se com outros ambulantes naquela estação, essa rede de conexões e solidariedade auxiliam não apenas em relação à vigilância e alerta quanto à presença da PF ou a BBC, como também em relação ao auxílio financeiro, principalmente quando a mercadoria de algum companheiro é apreendida.

Em diversas situações, pude perceber que os ambulantes dão suporte quando alguém precisa se ausentar, ou quando a mercadoria é volumosa demais para carregar em grandes quantidades dentro da composição do metrô – o grupo que fica na estação, toma conta da mercadoria e vende por ele, repassando o dinheiro quando o ambulante volta de seu circuito. Essa é uma ação de troca, muito apreciada pelos ambulantes em toda a extensão do comércio no metrô do Recife, se assemelha à dádiva – dar, receber e retribuir (CAILLÉ, 2006) – sendo responsável pela criação de verdadeiras redes de relações entre vendedores e vendedoras em toda extensão da rede metroviária.

Outra ambulante entrevista, Ana, também, entrou no comércio do metrô através de um conhecido. Essa conhecida falou-lhe que era possível ganhar um bom dinheiro vendendo ali. Ana já confeccionada sua mercadoria – o pastel chinês – e vendia sua mercadoria nas ruas do centro do Recife e no bairro em que mora, Joana Bezerra. Segundo ela, com as vendas no metrô, consegue o dinheiro para pagar o aluguel e comprar às coisas que gosta. Afirmou que conseguiu fazer o seu nome como a “A moça do pastel”. Ana (*semifixo*) é conhecida em várias estações e possui laços com vários grupos de ambulantes, porém tem um ponto fixo na estação Rodoviária junto com Juarez, Karla, Lucas, Jorge e o Paulista.

Jorge entrou no mercado ambulante no metrô através de um conhecido que trabalhava no metrô. No início, aprendeu os primeiros passos com esse amigo, mas depois teve que se virar sozinho, aprendendo onde ficar nas estações; os horários em que possível vender dentro da composição e quando é necessário parar em um local; como o ambulante deve se comportar diante dos clientes; como se relacionar bem com os seus companheiros de trabalho; entre outras. As normas, segundo ele, são aprendidas no dia a dia, assim como os laços de amizade. Podendo ser ilustrado pelo trecho abaixo na entrevista com ele(J) e Lucas(L)

E: Olha e em relação a estas regras, o que o ambulante não pode fazer? Já vi muita coisa que eles podem fazer, mas o que não pode?

Nesse momento, um ambulante que estava do meu lado resolveu participar da entrevista. Seu nome é Jorge. Tem 30 anos e mora em Paulista.

J: Ficar aqui perturbando, tá escutando som alto.

L: Tá brigando nas estação, tem que respeitar os passageiros.

J: Tem que respeitar os passageiros.

E: Tem que respeitar a clientela ... o ambiente de trabalho, né?

L: É.

E: E como é que vocês aprenderam isso? Alguém ensinou a vocês ou foi...

L: A gente mesmo aprendeu no metrô, no dia a dia. Os mais antigos vão ensinando. (Entrevista com Jorge, dia 20/06/2018)

Como não existe nenhum manual escrito para o ambulante, boa parte deste conhecimento sobre a realidade social é obtido através da experiência cotidiana e a propagação de conteúdos através da interação entre os ambulantes de um grupo para o outro, criam-se - nesse processo novas sociabilidades – símbolos, conteúdos, sociabilidades, que permitem que os ambulantes produzam um ordenamento para suas ações – que por mais que estejam conectadas com as sociabilidades das macroestruturas, mais generalizantes, produzem outros elementos únicos que condizem a realidade local.

Um dos motivos para a criação destas redes é a prevenção ao *derrame* e ao *esculacho*. O *derrame* corresponde a apreensão das mercadorias dos ambulantes. Esse elemento é visto como “parte do jogo” – como relatam os informantes –, porém existem limites para a sua aceitação. Quando a apreensão vem acompanhada de agressão física e moral contra o ambulante há grande possibilidade de encontrar resistência e reação na mesma medida. Esta ruptura com as regras negociadas é chamada por Lênin Pires de *esculacho*.

O *esculacho* é uma forma intolerável de desrespeito, desconsideração e negação do outro, que se situa no limiar da exclusão social. Extrapola, portanto, a regra do jogo, e entra no campo do insulto moral, pois, além de submeter o ator à ordem já desigual, ainda o humilha (PIRES, 2011, p.148).

Para se tornar ambulante no metrô do Recife, é preciso acumular diversos saberes teóricos e práticos, entre os mais controversos – no sentido de levar à conflitos – está o aprendizado sobre os preços das mercadorias. Este se dá por duas formas: 1ª através das informações que circulam pelas redes de ambulantes, tendo como meios de propagação a fofoca, o boca a boca, ou por mensagens em grupos *whatsapp*, ligações telefônicas e etc; a 2ª forma é através do processo de socialização, em que o novo ambulante aprende os conteúdos das sociabilidades através da sua rede de relacionamentos, até o circuito maior (correspondendo a rede de ambulantes do metrô do Recife) – cujo os elementos são, entre eles: quanto custa o produto e quanto é possível lucrar; como e onde vender; qual o melhor horário para se entrar no metrô e etc.

Dentro desse cenário, aqueles que acumulam maior capital social, maior capital sobre os conteúdos simbólicos e práticos são os ambulantes mais antigos e como guardiões destes saberes, em geral, se responsabilizam pela iniciação dos mais novos.

E: Mas quando tu aprendeu que tu deveria vender pipoca a 50 centavos?  
K: Através deles. Através deles. Que já estavam aqui e me ensinaram que pipoca é 50 e não posso vender mais barato, nem mais caro. Eles me ensinaram outras coisas também, sem isso, não conseguia passar muito tempo aqui. (Entrevista com Karla, dia 24/04/2018).

#### 4.5 Fixos, semifixos, ambulantes e siris

Chamo de *fixos*, aqueles ambulantes que trabalham fixamente nas estações, deslocando-se apenas em ocasiões especiais. Normalmente, esse grupo é composto pelos ambulantes mais antigos que trabalham no sistema metroviário do Recife, portanto são os atores que mais acumulam capital social e cultural dentre os demais.

Antiguidade no metrô não significa ter um posto. O ambulante mais antigo é um membro que possui grande experiência dentro do mercado: conhece fontes de venda de mercadorias, sabe quais são os melhores horários para vender, tem contatos com seguranças e funcionários do metrô. Normalmente, estes ambulantes se responsabilizam por ensinar aos mais novos ou apresentar a alguém que os ensine. É prática comum todo ambulante novato iniciar vendendo dentro da composição do metrô e não como ambulante *fixo* nas estações.

Os ambulantes mais antigos também são os mais conhecidos, afinal estavam ali antes mesmos da onda novos ambulantes chegarem. Em conversa com o ambulante Neto, que trabalha no metrô há dezessete anos, cheguei a informação que, anteriormente, quando não havia integração entre o metrô e os terminais de ônibus, os passageiros tinham que comprar *tickets*, ele trocava estes por dinheiro. Disse conhece quase todo mundo que trabalha no metrô, pelo menos de vista, ou se não conhecer os outros conhecem ele. “Estamos todos aqui, no mesmo barco. Só é triste que esses *siris*, novatos sabe, não respeitam ninguém”.

Geralmente, alguns ambulantes mais novos podem trabalhar como *fixos* nas estações, mas a admissão de algum novato é possível por meio de laços de amizade ou por negociações – porém, quando o espaço é negociado, o novo ambulante tem que estar

apto a ocupa-lo com todos os seus direitos e responsabilidades. A negociação de um novato para a posição de ambulante *fixo* é feita sob a tutela de algum ambulante já conhecido e reconhecido pelo grupo da estação.

Outro grupo de ambulantes é formado pelos vendedores que foram iniciados pelos *fixos*; que resolvi rotulá-los de *semifixos*. Eles possuem certa conexão com uma estação-mãe e se relacionam bem com os ambulantes desta estação. Esta conexão se dá a partir de favores: o ambulante *fixo*, muitas vezes, segura a mercadoria do seu colega e a vende, enquanto o *semifixo* parte para comercializar uma quantidade específica dentro do metrô; quando o segundo volta para a estação, o *fixo* repassa o dinheiro da mercadoria vendida. Estes atos de solidariedade são tão comuns dentro do mercado ambulante no metrô do Recife, que, inclusive, funcionam como elemento chave para o funcionamento e ordenamento das atividades dentro deste espaço.

É na interação entre *fixos* e *semifixos* que os ambulantes organizam quem vai entrar no metrô e quem fica na estação. Esse acordo se dá a partir de um sistema de rotatividade que consiste numa espécie de fila. O ambulante que acaba de chegar na estação deve esperar aqueles que estão na sua frente; e assim seguem sucessivamente. Não é permitido para *semifixo* passar muito tempo na estação; apenas em condições especiais: nos horários em que o metrô está superlotado; quando há alguma batida da PFF em alguma estação; ou quando tem uma quantidade considerável de ambulantes vendendo aquela mesma mercadoria na composição. A cena abaixo representa bem cenas cotidianas nas estações

Estação do Barro, às 11:25. A plataforma está cheia, horário de grande fluxo tanto de passageiros como de ambulantes. Ao subir a rampa de acesso à plataforma do metrô, sento-me no fim da escada – local escolhido como ponto estratégico para os ambulantes, pois consegue pegar compradores que saem do metrô quanto os que vão para as plataformas; o local também facilita esconder os produtos caso algum guarda da BBC chegue a subir para a plataforma. Percebi que dois grupos conversam. Um grupo estava do mesmo lado da plataforma que eu – sentido Recife para Camaragibe ou Jaboatão – o outro estava no sentido oposto: Recife. Ambos os grupos tinham três ambulantes. Vendiam pipocas, picolé e cremosinho. Ambos são, visualmente, compostos por adolescentes, com a exceção de um – que estava do meu lado da estação – que parecia ter seus mais ou menos 23 anos. Um dos que estavam do outro lado falou “Vou praí! Aí vende mais”, um dos que estava do lado de cá respondeu com uma postura agressiva, abriu os braços para trás, colocou o corpo para frente e disse “Venha pra cá não, doido”, “Quer tirar, é?”, “Se vim pra cá vai levar barrote”. O seu grupo parece apoiar a ameaça ao outro. O diálogo termina. O metrô chega. Eles anunciam “lá vem o cara de lata!”. Minutos depois um grupo de ambulantes se aproximam de

onde estou. Sentam no mesmo espaço que eu, de costas para as frestas de ventilação das estações. Eles conversam entre si preços e um deles questiona como tem ambulante lucrando muito vendendo Vigor Grego. Segundo ele, os lucros são acima do normal, e estes ambulantes ainda saem para “luxar”, “vão almoçar no Brazzettus”, “chegam aqui arrotando a farofa do galeto”. Outro ambulante se aproxima. Eles se referem a este como Irmão. O Irmão vende picolé. Um deles fala para o Irmão que tem o menino, que ainda estava na estação enquanto os outros dois entraram no metrô, que estava vendendo picolé ali – aparentemente ele não deveria. O irmão disse que falaria com ele, mas “esses meninos não têm jeito”, “tenho até medo de fazer alguma coisa, né, ele é de menor e pode entender outra coisa”; mesmo assim o Irmão resolveu falar. Não apenas falou, deu um sermão e ameaçou a criança. No entanto, não foi uma ameaça física, mas, sim, uma ameaça para o lucro do menino. O Irmão falava para ele entrar no metrô, mas o menino não queria entrar. Daí o irmão disse “Se você te ver no mesmo metrô que eu, vou vender meus picolés por 25 centavos, viu. Não estou nem aí. Não tenho nada a perder”. A ameaça deu resultado. O menino não entrou no metrô em que o Irmão entrou. Esperou o próximo. (Diário de campo, dia 12 de dezembro de 2017)

No comércio ambulante do metrô do Recife, as estações podem ser lidas como territórios (FONTES, 2008; TEIXEIRA, 2014). Como já foi dito, as estações são os principais locais de sociabilidades entre os ambulantes do metrô – *fixos*, *semifixos* e *ambulantes* – apesar de ser um espaço dominado especificamente pelos primeiros -, porém os relacionamentos nas estações podem ir um pouco além de colegas e chegados.

O grupo rotulado como *ambulantes*, é composto pelos nós mais novos na rede. Estes agrupamentos, em sua maioria, não tiveram iniciação com nenhum ambulante *fixo* e, portanto, não se conectam diretamente com eles. Como é um grupo independente dos ambulantes *fixos*, os conflitos cresceram, vindo a se intensificarem a partir do momento em que novas ondas de ambulantes entravam no mercado no metrô. A maioria deles recebe a alcunha de *siri*, ou seja, um novato e/ou um iniciante que não sabe nada de nenhuma normal nem possui nenhuma conexão, podendo entrar e sair quando quiser. Com o tempo, estes novos ambulantes interagiram uns com os outros e começaram a formar grupos para se proteger das investidas dos ambulantes das estações, dos seguranças do metrô e passaram a compartilhar recursos. Eles também costumam estabelecer regras sobre a atividade - nenhum deles pode vender o mesmo produto - como também traçam percursos específicos dentro do sistema metroviário do Recife.

Esse desenho de percursos é uma estratégia bastante útil, pois mesmo quando o grupo está fragmentado, os ambulantes sabem mais ou menos onde os outros membros estão circulando; não obstante, esse arranjo organizacional fortalece a segurança dos

membros do grupo, pois como eles se conectam através de grupos no *whatsapp* ou possuem os números de telefone uns dos outros, é possível alertar sobre ameaças.

Quando perguntei, em entrevistas o que significava *siri*, boa parte deles riram e me deram uma definição vaga sobre o significado “é igual a corda de *siri*, tem hoje e amanhã não tem”. Estranhei bastante a definição, mas a partir de outras conversas conclui que o *siri* não é respeitado por não ser trabalhar assiduamente no metrô; explicando melhor, o *siri* é aquele que não tem nenhum laço com a rede de ambulantes, está ali apenas por um curto período de tempo e depois não aparece mais. Este elemento também é responsável por alguns desequilíbrios no mercado, pois é bastante comum que venda suas mercadorias por preços muitos mais baixos do que é acordado pela rede de ambulantes do metrô – sejam fixos ambulantes. Como consequência o *siri* se vê impedido de comercializar por outros ambulantes ou os obriga a sair da estação na forma de ameaças ou pela aplicação da força física.

#### **4.6 Rede Social, laços fortes e laços fracos**

No decorrer da pesquisa de campo compreendi que a estrutura e a organização dos ambulantes do sistema metroviário do Recife se assemelhavam aos pressupostos teóricos de rede social. A ideia de rede aqui trabalhada se refere a associação de indivíduos em grupos que, no regimento interno dos conteúdos das sociabilidades destes grupos, não exista qualquer intervenção reguladora externa. Evidentemente, que os conteúdos, as sociabilidades, das instituições se fazem presente nas estruturas microsociológicas de relacionamentos entre os membros dos grupos, porém a teoria de redes me permitiu perceber os indivíduos também atuam dentro de redes egocentradas criadas a partir das relações cotidianas; e que estes arranjos sociais – no desenho das redes – permite ao indivíduo se mover dentro da estrutura, o que lhe garante a possibilidade de mobilização de recursos das redes que integra e que ao mesmo tempo lhe garante certo grau de liberdade.

Portanto, essa rede de indivíduos, e grupos, conectados é formada a partir do que Granovetter (1973) chamou de laços fortes e laços fracos. Em resumo, os laços fortes entre os indivíduos e grupos são formados a partir de uma relação íntima entre os indivíduos (amigos próximos e a família dos indivíduos); os laços fracos são os relacionamentos externos ao círculo de parentes e amigos.

Estes laços interferem nas chances de um indivíduo colher melhores informações para o alcance dos seus fins, e se diferenciam, principalmente em relação ao fluxo de informações propagadas ao número de pessoas que se tornam receptores potenciais dessas notícias.

A noção intuitiva para laço interpessoal como a probabilidade linear de que tempo, intimidade, conteúdo emocional e reciprocidade se combinem e caracterizem o laço. Pressupondo que esse arranjo apresenta-se em ponto ótimo nos laços fortes, e em ponto mínimo nos laços fracos, espera-se que novos contatos estabelecidos por ambos os grupos sigam a tendência que caracteriza um e outro. (GRANOVETTER, 1973, P.20)

Essa perspectiva de rede é, em suma, uma abstração para apreender melhor o mapa de relacionamentos entre os ambulantes, principalmente em relação a construção de uma estrutural social e na circulação dos conteúdos das sociabilidades dentro do sistema metroviário do Recife.

Outro elemento fundamental que pode ser compartilhado a partir do acesso de um ambulante a uma determinada rede, é o capital social acumulado pelos indivíduos dentro das redes sociais estruturadas. Este capital surge através das ações estabelecidas a partir de estruturas particulares, sendo um capital diferente do capital físico e do capital humano. A acumulação deste capital social seria o elemento potenciador do desenvolvimento de uma estrutura social.

O capital social, dentro do comércio no metrô do Recife apresenta-se como um recurso, ou seja, possuído por uma determinada rede social estruturada, que a partir das relações cotidianas, trocam este recurso uns com os outros na busca de alcançarem seus objetivos e, por consequência e em paralelo, o desenvolvem (LIMA, 2005).

"O capital social não é uma entidade singular, mas uma variedade de entidades que apresentam duas características: todos eles compreendem alguns aspectos da estrutura social e também facilitam certas ações dos atores dessa estrutura. Como outras formas de capital, o capital social é produzido, facilitando o alcance de certos fins que na ausência do mesmo não seria possível alcançar. (...) Ao contrário de outras formas de capital, o capital social é inerente à estrutura de relações entre atores e não se encontra alocado nem nos indivíduos e nem nos implementos físicos de produção" (COLEMAN, 1988, p.98 apud LIMA, 2005).

No comércio ambulante do metrô, pude perceber que os grupos de ambulantes se organizam num grande sistema de laços fracos que se fundamentam a partir da formação de grupos nas estações e nos metrôs.

Estes grupos estão relacionados com os posicionamentos dos ambulantes nesta rede, conforme já fora discutido. Os ambulantes *fixos* são os mais obviamente se enquadram no modelo, pois os conteúdos que envolvem suas atividades ambulantes são carregados de solidariedade e vínculos identitários os locais onde moram. Na estação Rodoviária, os ambulantes fixos são, em sua maioria, residentes dos bairros do Curado II, III, IV ou V, mas permitem que amigos que não são dos Curados se fixem ali, desde que respeitem as normas estabelecidas.

Os ambulantes *fixos* estabelecem laços fracos com outros ambulantes *fixos* das demais estações, posto que o modelo de organização desta categoria se repete em todas as estações do metrô em duas formas básicas de sociabilidades: a cooperação com os demais ambulantes, e a garantia de exclusividade de venda do produto.

Os recursos possuídos pelos ambulantes *fixos* estão restritos ao seu grupo – as fontes de mercadoria, a entrada em grupos no *whatsapp*, números de celulares de outros ambulantes e fornecedores de mercadoria. Nestes grupos as informações circulam em tempo real e vão desde algum produto em promoção, informações sobre a movimentação da PFF nas estações, quais policiais ferroviários é possível negociar, o preço justo de se vender uma mercadoria e como deve se portar diante dos clientes. Estes conteúdos são fundamentais para o ordenamento do comércio ambulante no metrô.

As redes de ambulantes *fixos* nas estações seriam estruturas isoladas, sem ou com uma comunicação mínima entre si, se não fosse a presença do meio intermediário – os ambulantes *semifixos*.

E: Quando os ambulantes vê, tipo, um monte de seguranças. Vamos dizer que a galera de Camaragibe conhece vocês aqui, sabe que está vindo seguranças de lá pra cá. Vocês se comunicam? tem alguma coisa?

J: É. Tem a comunicação.

E: Whatsapp, telefona um pro outro.

J: É, a gente já sai da estação e simhora.

F: Tem até grupo no zap. Ambulantes em Perigo, PF em ação. Fizeram o grupo e botaram. (Entrevista com Jorge, dia 20 de junho de 2018)

Os laços fracos entre os ambulantes *fixos* com os *semifixos*, se dá a partir do apadrinhamento. Os *semifixos* podem se tornar futuros ambulantes fixos, se aceitarem e seguirem os ensinamentos dos seus tutores.

Os *semifixos* são um caso especial, pois eles são os intermediários da rede que conectam as diversas redes de ambulantes dentro do sistema metroviário. São, portanto, os responsáveis por transpor - criando pontes entre as redes sociais estruturadas nas estações do metrô do Recife - os abismos estruturais entre os grupos de ambulantes nas estações e nos metrô, assumindo o portanto o papel de *brokers* (BURT, 2004; FONTES E STELZIG, 2004). Eles se articulam com ambos os grupos, pois se conectam com os ambulantes das estações como também se relacionam com os ambulantes que trabalham exclusivamente na composição do metrô. Esse relacionamento entre os *semifixos* e os *ambulantes* criam laços onde a informação flui através da interação face a face. Essa interação é acionada a partir da experiência cotidiana de venda de mercadorias dentro dos veículos dos metrô – território dos *ambulantes*.

Os *semifixos* não formam um grupo, mas como “todos estão no mesmo barco” – como escutei, mais de uma vez, dos ambulantes entrevistados – não é incomum que um preste uma ajuda aqui, ou dê uma dica ali sobre um possível ameaça e assim se iniciam os relacionamentos de coleguismo. Essa empatia é um dos elementos mais notáveis do mapa de relacionamento entre os ambulantes, se configurando como um ato reflexivo de se colocar no lugar do outro e ver o outro como semelhante, afinal se não estão nas mesmas condições, passam por situações semelhantes.

Se, por um lado, os laços fracos perdem em consistência, por outro ganham em habilidade de estabeleceram ligações com contatos mais longínquos do que aqueles que os laços fortes conseguem alcançar. Granovetter (1973) apresenta como pontos os próprios laços fracos que indiretamente conectam vários pontos da rede via fluxo de informações no interior da mesma. A transmissão de notícias que se efetua nesse caso atinge potencialmente um maior número de indivíduos, apresentando uma relação direta com o número de intermediários entre a origem e o destino da informação, e uma relação inversa com o grau de densidade em que medida a interação é regular e intensa entre os contatos (LIMA, 2005, p.25)

Os *ambulantes* formam diversos grupos que podem ser compreendidos também a partir da lógica dos laços fracos. Estes grupos compartilham informações, assim como os ambulantes fixos. São os ambulantes mais jovens no comércio ambulante no metrô

do Recife e, a partir de interações cotidianas, ou de relacionamentos de parentesco ou de amizade – e não bairrismos – formam grupos fechados. Costumam trabalhar em trechos delimitados entre as estações, sendo mais fácil achar uns aos outros. Assim como os fixos, criam grupos em redes sociais, em especial através da troca de números de telefone celular ou pelo uso do *whatsapp*, se comunicam sempre que é necessário.

Quando encontram alguma fonte nova de mercadorias compartilham a notícias entre o grupo, fazendo com que todos se beneficiem de preços mais baixos e de uma fonte pouco competitiva e por estarem em constante movimento dentro do equipamento do metrô conseguem escapar com mais eficiência das investidas dos Policiais Ferroviários. Quando precisam dar uma pausa para o descanso, escolhem estações periféricas – estações que não possuem ambulantes fixos (as estações Cosme Damião, Coqueiral, Mangureira, Ipiranga e Afogados são as que foram vistas com mais frequência).

Em comparação com a rede de laços fracos, pude notar que a existência de laços fortes no comércio ambulante no metrô do Recife é rara. Durante a pesquisa de campo, percebi, sim, a existência de laços fortes entre os ambulantes, principalmente entre os ambulantes *fixos*. Por exemplo: Lavinha, uma das entrevistadas, era prima de Bruna, outra ambulante fixa da Estação Joana Bezerra. Ela me afirmou que a prima foi quem a introduziu no grupo e a partir daí conseguiu conquistar o seu espaço; porém, além desse caso específico, não soube de nenhum outro. Meus informantes relataram que quem os indicou ou inseriu no universo do mercado ambulante do metrô do Recife eram colegas ou amigos de outros trabalhos.

#### **4.7 Cotidiano dos ambulantes nas estações do metrô do Recife**

Normalmente, um ambulante que trabalha fixamente nas estações, ou seja, um ambulante que normalmente não comercializa dentre da composição do metrô, chega na sua respectiva *estação-mãe* às 7:00/ 7:30. As formas de entrarem nas estações com suas mercadorias são variadas. Alguns ambulantes das estações do Barro, Joana Bezerra e Camaragibe moram nas imediações das estações. Essa proximidade da casa com seu trabalho, produz um leque de estratégias para não precisarem pagar a passagem para entrar no sistema metroviário ou nas integrações de passageiros.

Muitas vezes, os ambulantes fazem acordos com os seguranças da BBC, que atuam nas integrações do SEI, trocando algumas mercadorias pelo acesso; outras vezes, os ambulantes fazem acordos com os funcionários terceirizados da ADLIM, que cuidam da limpeza das estações, e entram por portas que apenas estes possuem a chave de acesso. Aqueles ambulantes que não conseguem acessar estes dispositivos de burlar o sistema de cobrança de passagem, normalmente por residirem longe das estações ou não fazem parte de uma rede de ambulantes, precisam se deslocar de ônibus até a sua estação de origem

O início da jornada de um ambulante não-fixo se inicia um pouco mais tarde, mais ou menos depois das 8:00, devido ao grande fluxo de passageiros e a impossibilidade de circular dentro do veículo – que é seu principal palco de vendas. A partir das 8:00, já começam abrir espaços para o exercício das vendas no veículo. Mesmo assim, pude presenciar, duas vezes, durante os sete meses de pesquisa, ambulantes vendendo dentro do metrô nos horários de pico, porém ficam parados, anunciando suas mercadorias.

Estes acordos entre os ambulantes e funcionários do metrô, geram uma rede de relações bastante apreciada pelos comerciantes; Em vários momentos, presenciei funcionários dando pequenos conselhos ou dicas de onde se esconder para ficar longe das câmeras nas estações, avisando quando devem sair imediatamente, quando um “carrossel”<sup>7</sup> da PFF está na estação ou dentro da composição do metrô, como também avisam quando o ambulante não deve aparecer muito, ou “dar muito na vista”, quando na presença de algum gestor ou coordenador dos seguranças está fiscalizando a atuação deles. Enfim, estas alianças são de fundamental importância para a estruturação de um ordenamento das ações dos ambulantes nas estações.

Por meio desse horário de chegada, faz-se necessário um tempo para organizar as mercadorias. Cada mercadoria precisa de um processo específico, afinal, não é lógico se misturar dentro de um grande pacote pipocas salgadas, pipocas doces, salgados e suspiros. Como a maioria dos ambulantes que atuam nas estações não vendem dentro da

---

<sup>7</sup> Utilizei do termo carrossel baseado na narrativa de um ambulante. Na entrevista, esse me revelou que anteriormente, quando não haviam integrações, os poucos ambulantes que vendiam nas estações e no metrô eram alvo de uma ação coletiva seguranças, chamada de carrossel. Os seguranças se uniam numa estação específica, normalmente nas estações onde se inicia a viagem (Recife ou Camaragibe) e prendiam todos os ambulantes que conseguissem atuar dentro do metrô.

composição do metrô, eles carregam fardos maiores de mercadorias. Então, é bastante comum, ou quase regra, ver ambulantes com carrinhos de carregar mercadorias onde colocam na base algum isopor com picolés, cremosinhos ou garrafas com água, e, em cima do isopor, mercadorias mais leves: bombons, balas, chocolates, e os sacos de pipoca ou salgadinhos ao seu lado.

Nas estações, todos os ambulantes (*fixos*) podem comercializar pipoca ou água, pois são os produtos que todos pegam, porque são fáceis de serem vendidos, porém cada ambulante tem uma mercadoria específica que outro ambulante fixo da mesma estação não pode comercializar em hipótese alguma.

Os ambulantes *semifixos* repõem as suas mercadorias com o montante deixado nas estações com os fixos; porém os ambulantes que trabalham exclusivamente no metrô, quando a mercadoria acaba, precisam se deslocar até um ponto de armazenamento – como o caso da Estação do Barro, onde o dono de um dos quiosques na estação aluga o local para os ambulantes – ou, o que é mais comum de acontecer, saírem do metrô para comprar uma mercadoria nova.

Além disso, é comum que alguns ambulantes *fixos* carreguem consigo mercadorias que não são suas, mas sim de colegas que não possuem um espaço nas estações. Enquanto o seu colega vende no metrô a mercadoria, o ambulante *fixo* vende as duas. Obviamente, esta troca de favores, tem um preço não estabelecido, mas poderá ser cobrado no futuro quando o ambulante fixo precisar.

Os investimentos nas mercadorias dos ambulantes *fixos* também são maiores, pois carregam grandes quantidades de materiais.

Na estação do Barro, notei que alguns ambulantes entravam pelo portão da frente da estação, sem pagarem nada, imediatamente aos seguranças, e pegavam suas mercadorias num dos quiosques que estava aberto desde às 7:00. Escutei uma conversa na qual um ambulante havia perdido um rádio portátil, e que o dono do quiosque havia reconhecido o aparelho com um ambulante que trabalhava na estação Recife. Por fim, o dono do quiosque falou do aparelho para o dono que foi até a estação Recife busca-lo. A razão para que este aparelho tivesse sido roubado foi que ambos os ambulantes guardam as suas mercadorias nesse quiosque, pagando uma taxa semanal para o dono do espaço.

Os ambulantes me disseram que os horários mais tranquilos eram de 9:00 às 12:00 horas, pois poderia fazer as entrevistas e não teriam suas vendas prejudicadas.

Indagando o porquê. Me responderam que, nesse horário, o fluxo de clientes é menor e o metrô demora a passar. Os horários a partir das 12:00 às 14:00 e de 16:00 às 20:00, são os intervalos de tempo onde o metrô está quase sempre lotado, pois as pessoas largam de seus trabalhos, de escolas, universidades e etc.

Estes horários de pico, em relação ao fluxo de passageiros, dentro da composição do metrô gera um arranjo bastante interessante, pois os ambulantes *fixos* e *semifixos* permitem que os demais circulem na plataforma até ser possível comercializar no metrô.

Em uma conversa, perguntei como funcionava a relação entre os grupos de ambulantes nos horários de pico. Rodrigo me respondeu “Normalmente, eles podem ficar aqui na plataforma circulando até chegar o metrô. A gente libera numa boa. O que não pode é ficar aqui o tempo todo. Quando não dá para entrar no metrô, eles ficam ali na escada, ou vão lá para baixo; não tem frescura não, desde que não atrapalhe a gente aqui”.

O posicionamento dos *fixos* nas estações é bastante importante, pois revela uma estrutura de organização que tenta cobrir os pontos cegos uns dos outros. Praticamente, toda estação do METROREC da linha Oeste - Centro têm duas plataformas, uma de frente para a outra, com algumas poucas exceções (Estação Joana Bezerra e Estação Recife). O acesso às plataformas se dá por meio de rampas. Um ou dois ambulantes sempre ficam posicionados no fim destas rampas. Esse posicionamento permite visualizar a aproximação de segurança. Além disso, é possível passar informações de um lado para o outro da estação. Portanto, atuar como ambulante nas estações exige constante vigilância – esse é o principal elemento que torna o trabalho nas estações extremamente estressante.

Ana, ambulante que trabalhava como *semifixa* na estação Rodoviária, relatou que a causa do acidente vascular cerebral, que sofreu em março de 2018, foi resultado do estresse adquirido pela perseguição sofrida numa semana antes da crise de saúde. Após correr da PFF na Estação Cosme e Damião, passou ficar desconfiada dos arredores o tempo todo.

Em agosto de 2018, o METROREC colocou câmeras de vigilância, exatamente nos pontos onde os ambulantes se concentram em algumas estações. Na estação do Barro, pude presenciar uma cena no qual alguns ambulantes *fixos*, entre eles, Rodrigo, apelavam para um colega sair da mira da câmera, pois os Policiais Ferroviários iriam

subir. O ambulante em questão não deu ouvidos, permanecendo no local e ironizando “deixa eles vim”.

Presenciei várias cenas em que ambulantes sinalizavam para os outros que algum segurança se aproximava.

Um ambulante vendia picolés que guardava dentro de um isopor. Outro ambulante sinalizou para esse com um gesto de mão que indicava para ir embora, o receptor da mensagem interpretou imediatamente o gesto e andou rapidamente para o final da plataforma, desceu as escadarias, observou se estava vindo algum metrô, e atravessou os trilhos para a acessar a outra plataforma. Sentou-se num dos bancos dispostos e colocou seu isopor embaixo do banco, procurando dar cobertura com suas pernas. O vigilante não percebeu, apenas circulou pela plataforma e desceu novamente. (Diário de campo, dia 23 de fevereiro de 2018, às 10:30, Estação Barro)

Situações como estas são comuns no cotidiano dos ambulantes, principalmente na relação entre os ambulantes com os agentes de segurança da BBC, porém, no caso dos ambulantes *fixos*, os acordos com seguranças produz determinadas regras: os agentes não intervêm na atividade dos ambulantes e os ambulantes não atrapalham o trabalho dos seguranças; normalmente, estes acordos possuem uma mercadoria de troca: pipoca e água, às vezes algum dinheiro.

Pude, através das observações no campo, perceber que alguns seguranças até mesmo aconselham os ambulantes a não ultrapassarem certos limites, principalmente quando algum cargo de chefia está fiscalizando os seus serviços. Soube, de alguns ambulantes, que os agentes da BBC os avisam quando a PFF está em alguma estação – seja por *WhatsApp*, seja ligando, ou até mesmo sinalizando que eles fiquem atentos.

Por volta das 21:00, os ambulantes começam a se organizar. Muitos largam antes disso, caso as mercadorias tenham acabado e não tenham condições de repor. Outros saem um pouco mais cedo, para comprar as mercadorias do dia seguinte; mas é padrão que nesse período de tempo, os *fixos* encerrem suas atividades.

Os laços de coleguismo permitem a alguns, que moram perto das estações, carregarem e guardarem as mercadorias de outros que moram longe. Essa relação é mantida até que o outro não extrapole os limites.

Certa vez, escutei um ambulante, na estação Joana Bezerra, reclamando de outro, um tal de “Mago”. O Mago tinha deixado uns sacos de mercadoria na casa dele e já fazia uns quatro dias que não ia buscar. Todo dia, o ambulante em questão, levava a

mercadoria do Mago, junto com as dele para a estação, mas ele nunca aparecia. Disse até mesmo que iria vender, ganhar dinheiro e não estava nem aí. “Sei lá se mataro o Mago” e riu.

Na estação Rodoviária, presenciei também Juarez bastante irritado com, coincidentemente, uma ambulante chamada de “Maga”. Juarez disse que a Maga tinha o costume de deixar com ele a mercadoria no meio da tarde e sumir. “Ela tem os problemas dela com o macho, aquela porra, e vai simhora resolver. Deixa essas miséria aqui “apontando para o material” e eu tenho que levar para casa. Um peso da porra. Só porque eu moro perto. Ela vai ver, se não vier amanhã, vou vender tudinho ou jogo no lixo. Quero nem saber”.

Raras são as vezes em que ambulantes *fixos* saem de seu local de trabalho nas estações para vender dentro da composição do metrô, porém essa prática é comum nos fins de semana ou quando se aproxima do fim da jornada e o ambulante não conseguiu atingir a sua meta.

Em conversa com Juarez, ambulante fixo da estação Rodoviária, perguntei qual o motivo de estar vendendo dentro do metrô, e obtive a seguinte resposta: “Cara, nos fins de semana o movimento nas estações é fraco, e tem pouca gente no metrô, então eu pego pouca mercadoria ou pego apenas aquilo que me sobrou durante da semana... e também pego novidade, desde que seja pequena e que lucre bem, tá ligado? e venho vender. Já tiro o dinheirinho da diversão de mais tarde. Vô tomar uma, ir prum brega, sair com a nega lá de casa”.

Além dele, a ambulante *fixa* da estação Rodoviária, Karla, me relatou que trabalha nas duas modalidades, mas normalmente, vende dentro do metrô fins de semana. “Vendo dia de semana, quinta-feira e sexta, mai não gosto muito. Vendo no fim de semana. É mais tranquilo, dá para andar melhor dentro do metrô ... menos gente, vendo o que tenho e volto para casa. Não fico pegando mercadoria e vendendo. Só pego uma vez, vendo e acabou”.

#### **4.8 Uma breve experiência como ambulante: O constrangimento e a práxis como ambulante**

Na tentativa de me aprofundar ainda mais no campo, resolvi passar por uma experiência como ambulante no metrô. Combinei com uma informante, Viviane, que

trabalha como *ambulante* vendendo, na maioria das vezes, um pequeno bolo de goma em um saquinho. Saí de minha casa às 6:30 para encontrar Viviane na estação Camaragibe de 7:30. Cheguei na estação mais ou menos 7:15. Durante todo o percurso estive bastante inquieto. Uma mistura de nervosismo com ansiedade. Pensava, o tempo todo, que iria topar com pessoas conhecidas durante minha breve aventura e o que estas pessoas pensariam sobre mim. Moro num bairro na periferia da RMR, onde, praticamente, todos os moradores se conhecem, se não me conhecem, conhecem a minha avó ou alguém da minha família.

Tive uma breve experiência, durante a observação participante, em que passava um bom tempo conversando com os ambulantes nas estações. Muitas vezes me sentava com eles no local onde realizavam suas vendas e ficava conversando e fazendo minhas anotações. Durante estes dias, muitas pessoas que me conheciam e passavam por mim enquanto estava ali, entre os ambulantes, me lançavam olhares de reprovação ou que interpretei claramente como pena e nem ao menos chegavam a me cumprimentar – mesmo percebendo que eu havia notado seus olhares.

Essa sensação de vergonha me fez questionar os ambulantes, durante as entrevistas, como as pessoas próximas viam a atividade que estavam exercendo naquele momento. Juarez, ambulante *fixo* da estação Rodoviária, me releveu que ao falar para sua família, perguntavam se ele estava ficando doido, porém, no decorrer do tempo, acabaram aceitando, pois perceberam que aquela atividade era uma das formas de garantir o sustento da sua família. Karla também disse que sentiu muita vergonha, primeiramente porque não conseguia, de forma alguma, arrumar algum trabalho, depois por ter que estar exercendo uma atividade ilegal dentro das estações; porém me contou que se acostumou depois de alguns meses e agora não sente mais vergonha; que fez amigos de verdade no metrô e que valeu a pena. Viviane não teve essa mesma experiência, ela me disse que desde que teve a sua primeira filha trabalha como ambulante, primeiramente na praia, mas depois que sofreu um ferimento no arrecife de corais teve que parar e daí acabou entrando no metrô e ficando; afirmou apenas que sente vergonha quando precisa correr das seguranças do metrô, pois se sente humilhada. Rodrigo também afirmou o mesmo, assim como Viviane, ele já tinha experiência por trabalhar como ambulante no centro da cidade e também como flanelinha no bairro do Recife Antigo. Como os outros, eu não fui socializado para exercer qualquer atividade

no comércio. E também tinha medo de ser visto com um *siri* pelos ambulantes já estabelecidos.

Escolhi a estação Camaragibe por conhecer apenas Jorge e Belo, que normalmente trabalham como *semifixos*, e não permanecem na estação. Não queria estragar meu disfarce, desejava ser visto como um ambulante novo. Viviane chegou às 8:00. Ela me perguntou se eu estava preparado para aquilo. Respondi que não, mas já que iria fazer de qualquer forma.

Comecei perguntando para ela o que eu preciso saber, fundamentalmente, para começar a vender dentro do metrô. Viviane me respondeu que eu preciso falar alto. Não foi dificuldade, afinal sou professor de educação básica, falar alto faz parte do meu cotidiano. Ela me disse para evitar tropeçar nos passageiros e ficar sempre de olho naquele passageiro que aparentasse estar interessado no produto. Perguntei sobre o caso de algum segurança do metrô aparecer, ela me respondeu que eles raramente entram no metrô, a não ser que estejam indo de uma estação para a outra e que normalmente eles não mexem com os ambulantes, desde que estes últimos não estejam “tirando onda”<sup>8</sup>.

Viviane me deu cerca de 10 saquinhos e pediu que nos dividíssemos; ela iria para a frente do metrô enquanto eu iria para os fundos e assim ficaríamos até chegar na estação do Barro. Quando Viviane se afastou, fiquei bastante nervoso, caminhei pelo metrô, sem falar nada, apenas observando os passageiros. Poucos olharam para mim. Fui até o fim e resolvi voltar. Viviane me alcançou antes de chegar ao meio do metrô. Olhou para mim, parou e perguntou: e aí? Eu respondi que ainda não tinha criado coragem para vender, que aquilo era muito difícil. E os olhares, por mais que não houvessem, eu os sentia. Sentia como se estivesse sendo vigiado e julgado por estar trabalhando como ambulante. Estava quase devolvendo para Viviane a mercadoria, quando resolvi tentar mais uma vez. Novamente persegui o curso até a cabine do

---

<sup>8</sup> A expressão “tirando onda” usada por Viviane, no universo do comércio ambulante do metrô, é sinônimo de “perturbando”. Um passageiro pode escutar os ambulantes falando claramente que estão trabalhando, não estou tirando onda, não estão perturbando. Normalmente eles utilizam esses termos para fazer referência a atitudes de outros ambulantes que são vistas como “inadequadas” à esfera do trabalho. Estas são: trafegar dentro do metrô com carrinhos cheios de mercadorias; o ambulante que está vendendo do metrô, mas que ao mesmo tempo está com som alto, dançando e cantando enquanto vende. Claro que não são todos os ambulantes que acham que os que cometem estes atos estão errados, mas por uma boa parte dos ambulantes entrevistados, essas ações não condizem com a conduta que se deve ter durante o exercício de sua ocupação.

maquinista e não falei nada. Só observava e sentia os olhares. Minhas pernas tremiam bastante, mas coloquei o medo de lado e comecei a anunciar o “Sequilhos ao Leite é cinquenta”, gaguejando bastante no início. Depois as palavras saíam normalmente, mas, ao mesmo tempo, pedia mentalmente que ninguém comprasse – passava sem olhar para ninguém, apenas para frente. Me encontrei com Viviane, e ela me deu um sorriso – seu gesto de aprovação me deu um pouco de confiança e alívio.

Consegui vender os 10 pacotes, mas com muito nervosismo. Quando paramos, por volta das 11:10 na estação Rodoviária, Viviane me falou que eu me saí bem, porém estava certo que ela não estava sendo sincera comigo, apenas amigável. Perguntei se para ela foi tão difícil assim; ela me respondeu que não, pois já estava acostumada por trabalhar vendendo mercadorias na praia desde que engravidou de sua primeira filha. Voltei um pouco decepcionado com o meu desempenho como ambulante, pois queria ter ajudado Viviane ainda mais, mas, na minha perspectiva acabei atrapalhando. Durante o trajeto até a integração do Terminal Integrado do T.I.P fui refletindo sobre a experiência passada.

Durante a venda, pude notar os olhares que todo *siri* recebe quando se inicia, ou é iniciado, como ambulante no metrô. São olhares de desconfiança e até ameaça. É possível sentir o peso da violência sobre os ombros a partir de uma espécie de alerta contra sua integridade; ao mesmo tempo em que recebi olhares de camaradagem; aqueles que os ambulantes apontavam como uma solidariedade por “estarem no mesmo barco”. Tive sorte de ter Viviane sempre perto de mim, pois sem o seu apoio não conseguia ficar mais de uma viagem nessa aventura como ambulante no metrô.

O misto de sensações me levou a autorreflexão e o questionamento. Além dos relatos dos ambulantes sobre a vergonha de estarem atuando como vendedores no sistema metroviário, também havia uma questão de desenvolvimento de certas habilidades, disposições, que nem eu nem alguns ambulantes tinham.

O primeiro elemento, a vergonha, se conecta, ao meu ver, com uma questão de classe. Fui criado numa família de classe média, apesar de sua origem humilde, no interior do estado de Pernambuco (SOUZA, 2009). Meu avô tinha concluído o ensino médio e era funcionário público, minha avó, por sua vez, trabalhou toda sua infância no campo, era analfabeta e quando se casou mudou-se para o centro urbano do Recife, trabalhando sempre como doméstica. As três filhas do casal receberam a educação mista, primeiramente da valorização do estudo e a valorização do trabalho árduo. A

primogênita, minha mãe, foi a única das três que sempre teve o sonho de fazer um curso superior; porém não conseguiu porque engravidou cedo e teve que trabalhar. No entanto, esse desejo por estar numa faculdade e ter nível superior foi passado para mim através da educação doméstica. Felizmente, não precisei trabalhar desde cedo, e tive tempo para me dedicar aos estudos, acabar o ensino médio, entrar numa universidade pública de qualidade e, agora, estar fazendo uma pós-graduação; ou seja, em momento algum foi indicado, pela minha família, a necessidade de desenvolver qualquer aptidão para o comércio ou para o trabalho físico, mas, sim que desenvolvesse competências intelectuais para alcançar melhores condições – ascender socialmente.

Sobre as disposições econômicas básicas para o comércio - disciplina, persistências e noções práticas para o comércio (SOUZA, 2012) - não desenvolvi nenhuma, pois o caminho, os conteúdos de identificação dispostos para mim foram sempre os “estudos em primeiro lugar, depois trabalho e diversão”. Estas disposições apresentam as possibilidades para a ação, como não as desenvolvi, pude senti o peso das dificuldades e, como tratado anteriormente, o estranhamento de entrar num universo em que não sabia como atuar. A narrativa da vida de Viviane também aponta para um não desenvolvimento destas disposições na esfera da vida doméstica, porém a partir do momento em que foi expulsa de casa, grávida e ainda sem concluir o ensino fundamental, teve que aprendê-las no contato com a comunidade em que morava em Olinda – local onde exerceu, na beira-mar, a atividade de vendedora ambulante de ostras, até que sofreu o acidente que a impossibilitou de continuar a atividade. Para Jorge e Juarez as disposições para atuar no comércio ambulante no metrô foram mais orgânicas, pois seus pais atuaram sempre na informalidade. No caso de Jorge o pai trabalhou a vida toda como feirante aos arredores do Mercado de São José, no centro do Recife.

Por fim, mesmo sabendo dos conteúdos dos rituais de iniciação, das dicas que escutei não apenas de Viviane, durante a experiência, como também de outros ambulantes instruindo outros - “tem que saber falar, não latir; também não adianta falar baixo demais”, “tem que ver quem tá afim de comprar e se ligar nessas pessoas”, “tem que ficar ligado o tempo todo, se não os home aparece e é pau”, “tem que se ligar para não bater nas pessoas, os cliente não gostam, aí a gente perde moral com eles” – não tinha quaisquer experiência prática de venda de nenhuma espécie, pois sem a prática cotidiana não me era possível internalizar os conteúdos dos rituais cotidianos do comércio ambulante no metrô do Recife.

## 5 O UNIVERSO INTERATIVO DOS AMBULANTES DENTRO DO SISTEMA METROVIÁRIO DO RECIFE

### 5.1. Cooperação, Solidariedade e Dom.

No contexto contemporâneo de fragilização dos mecanismos institucionais pautados no mercado e no Estado, novas formas estruturantes de sociabilidades são formuladas pela sociedade civil.

Estes novos arranjos sociais, redes, se baseiam, fundamentalmente na interdependência de seus membros. Novas sociabilidades construídas a partir da relação do alter e do ego e de laços identitários se sobressaem, ou seja, possuem uma tendência a ser mais significativos que os das instituições tradicionais, mais abrangentes, que definem o indivíduo como consumidores ou cidadãos (FONTES, 1999).

Desde Durkheim, a solidariedade está fundamentada na interdependência. Estas práticas, no contexto da modernidade, são orientadas pelo poder e pelo dinheiro, como a tese de Habermas. As outras, não desaparecem, inclusive, são fundamentais para o funcionamento destas sociedades. Estes elementos se solidificam como estruturas tendo como base a formação de redes centradas nos processos de sociabilidade vivenciados pelos indivíduos no cotidiano (FONTES, 1999)

Estes processos, cada vez mais, se fundamentam, no mundo contemporâneo, em estruturas identitárias através da relação com grupos e esferas primárias - religião, etnia, território - do que com as sociabilidades dos mecanismos globais.

Na esfera do comércio ambulante no metrô, o processo de cooperação é um elemento fundamental na relação entre os ambulantes, pois infere diretamente na representação diante dos uns dos outros. Esse processo, dentro do comércio ambulante no metrô pode ser exercitado de diversas formas. Ajudar e ser confiável com os outros ambulantes são os principais meios de exercê-lo e usufruir dos benefícios. O capital social é o principal recurso por entrar numa rede, e torna-se bastante valioso devido a atividade perigosa como ambulante no metrô. Como afirma o trecho abaixo:

Muitas vezes nós recebemos o contato de uma mercadoria que vai estourar no metrô. Vende mesmo e muito e compramos super barato. Tem ambulante que quer, mas não tem dinheiro para pagar, mas eu tenho, aí como confio no cara, compro e depois que ele vender, ele me paga, mas só faço isso para quem eu sei que posso confiar, com aqueles que tem respeito, que se garantem

e não fuleram; não é com qualquer um, não. (Entrevista com Carlos, dia 09/01/2018)

O respeito adquirido por um ambulante advém de uma série de atributos combinados: um bom relacionamento com os outros ambulantes através de ações solidárias de suporte; e ser confiável – cumprindo os seus acordos feitos em trocas de mercadorias, compra e venda; e, por fim, respeitar as normas instituídas pelos ambulantes locais. Esse atributo pode ser referenciado através dos relacionamentos que o ambulante possui com determinados ambulantes e grupos – fazendo parte deles ou não. Se deduz, portanto, que se o ambulante A, sendo A um ambulante que possui certo respeito e prestígio dentro do grupo dos ambulantes, tem um bom relacionamento com o ambulante B, sendo B um desconhecido, é comum que B tenha facilidades para se relacionar com os outros ambulantes, principalmente no que se refere ao acesso a informações e suporte da rede de relacionamentos vinculados ao ambulante A. Ou seja, o ambulante B, pode se beneficiar com o capital social acumulado pelo ambulante A.

E: Olha e assim, vocês. Vocês meio que dão apoio uns aos outros. Se por acaso, por exemplo, se tu precisar ir embora, e deixar um pouco de pipoca, ou tua mercadoria for apreendida, a turma ajuda?

K: Ajuda. Ajuda. Ele me ajuda. Tem uma moça aqui que a gente conhece. A gente chama ela de Tia Mari, porque ela é o tipo daquela pessoa que acolhe todo mundo. Ela ajuda. Se eu tivesse que ir embora e precisar deixar minhas coisas, ele olha. "Não Karla, não tem como levar tudo não". Aí ele bota dentro da caixa dele e guarda; as vezes guarda lá em cima. Então a gente um quase que... um ajuda o outro. (Entrevista com Karla, dia 22/05/2018)

Pude presenciar essas ações em diversos grupos, sendo mais difícil identificar atos de solidariedade entre os ambulantes *semifixos*, pois estes não são considerados um grupo, mas, sim, uma ponte entre os grupos dos *fixos* e dos vendedores dos metrô.

Atos de *solidariedade* são diferentes de atos de cooperação. A *solidariedade* emerge como uma categoria sociológica, que significa uma ação de empatia com o seu semelhante. Normalmente, se manifesta como um recurso de ajuda em situações onde o agente não visa um retorno, ou compensação por suas ações – se concentrando no ato de ajudar por colocar-se na mesma situação. Ou seja, apesar de vivermos num contexto histórico e social de individualização e de ações que reforcem esse cenário – individualista, interessado – existe, no comércio ambulante no metrô, uma variável na

sociabilidade, que vai de encontro à sociabilidade do mundo do mercado. Em resumo, a solidariedade é fundamentada a partir da ação tripartite do *dom* – dar, receber, retribuir.

Como Dom, ou Dádiva, utilizo-me da definição *modesta* do Dom, Caillé (2006). “Qualifiquemos de dom toda prestação de bem ou de serviço efetuado, sem garantia de retorno, visando criar, alimentar ou recriar o elo social entre as pessoas” (GODBOUT, CAILLÉ, 1992, P.32 APUD CAILLÉ, 2006). Essa definição de dom se distingue da troca monetária ou da racionalidade instrumental das ações num contexto de mercado.

(...) constata-se que não é a intenção de alimentar a relação social – seja oferecendo bens e serviços, ou outra coisa -, mas o fato de oferecer, sem esperar retorno pela doação inicial. Contudo, deve-se precisar que não tivesse motivação e objetivo, ação sem porquê (sem *weil*) nem por quê (sem um *zu*). Não esperar retorno significa simplesmente como disse Jacques Derrida, aceitar uma diferença. Se expor à possibilidade de que aquilo que retorna difere do que foi oferecido, remete a um prado desconhecido, a algo que talvez seja retribuído por outros que não aqueles a quem foi oferecido, ou que talvez nunca seja retornado. Tal definição do dom, porém, não é muito sofisticada. Ela não procura uma essência eterna e atemporal do dom. Ela se limita a afirmar que o dom existe enquanto for aceita a possibilidade de uma falha na reciprocidade e que esta aceitação constitui o símbolo, sem margem de dúvidas, da generosidade e do “desinteressamento”. Qualifiquemos esta de definição *modesta* do dom. Ela é modesta principalmente por não fazer do “desinteressamento” a condição *sine qua non* do dom e da generosidade. (CAILLÉ, 2006, p. 31)

Em situações observadas, pude presenciar ambulantes emprestando dinheiro a outros ambulantes ou repassando suas mercadorias sem receber nada em troca; por perceberem que o outro se encontra numa situação de desamparo; perguntei diversas vezes sobre as formas que os ambulantes ajudam uns aos outros e eles me apontaram algumas que pude identificar (descritas abaixo).

Entre os ambulantes *fixos*, pude perceber os laços de *solidariedade* se reforçam a partir da prática do dom; neste caso, quando um ambulante, que pertence aquela rede, tem sua mercadoria apreendida. É comum os ambulantes da estação façam uma “cotinha” e doem uma quantia para que o ambulante possa se reerguer. Obviamente que esse débito é pago com o tempo, mas não há pressões em relação a quando o ambulante ajudado precisa devolver o dinheiro emprestado. Rodrigo me relatou em entrevista “Ajudo sempre que posso. Afinal, todos estamos aqui e um dia posso precisar também. Invisto alto aqui e não quero nem pensar em perder o meu. É muito triste quando isso

acontece. Já perdi R\$ 500,00 em mercadorias aqui”. A ambulante Karla afirmou “Nós aqui se ajuda sempre que podemos. Tá todo mundo no mesmo barco”.

Ou, como disse Carlos: “Ajudo sempre que posso, mas não ajudo todo mundo”. Ou seja, a área da ação solidária de Carlos, limita-se aqueles que fazer parte de sua rede de relacionamento, onde as ações de dar, receber e retribuir são fundamentais para a confiança, para integração e para manutenção das relações. Ultrapassar os limites, pode custar bastante caro para o ambulante, sendo possível, inclusive, a separação do grupo.

Juarez, ambulante da estação Rodoviária, que aparenta ter de 28 a 30 anos de idade, sofreu diversas vezes com relacionamentos que ultrapassavam os limites do dom. O seu relacionamento com a Maga, ambulante que trabalhava com ele antes de Karla entrar no grupo, era extremamente conflituoso. Ele trabalhava como *fixo* na estação e a Maga como *semifixo*. Como mora no Curado IV, Juarez, às vezes, sugeria a Maga que deixasse com ele a parte mais pesada da mercadoria, pois carregava para casa e no outro dia traria – além de vender as mercadorias dela, enquanto ela vendia uma parte mais leve dentro do metrô. Diversas vezes, a Maga, não aparecia no dia seguinte para pegar as suas mercadorias. Ou, aparecia, passava pouco tempo trabalhando e iria resolver problemas pessoais – de acordo com a narrativa. Portanto, esse desbalanceamento entre os esforços na relação de ambos, fez com que Juarez e o grupo, repreendessem a Maga e a retirassem do grupo de ambulantes da Estação Rodoviária.

Quando esta situação ocorre com os *ambulantes* do metrô, normalmente a ajuda vem na forma de atuar como pedintes dentro da composição. Nos nove casos presenciados, oito deles destacaram que o motivo de estarem pedindo foi resultado da apreensão de mercadoria pelos seguranças. Os ambulantes, que se encontram nessas situações, ficavam algumas horas pedindo dinheiro para os passageiros, dentro do metrô, até conseguir capital financeiro para repor o que fora perdido pela apreensão. O objetivo dito é sempre o de conseguir levantar uma quantia para comprar mercadorias e voltar a labutar.

Destes nove casos, oito deles decorreram da seguinte forma: um ambulante que está portando mercadoria percorre o metrô junto com o lesado e ambos relatam o caso e pedem a ajuda para que “o pai de família, ou a trabalhadora, consiga voltar a trabalhar para levar a comida para a casa” ou justificavam o trabalho como ambulante para depois recorrer ao discurso da importância da atividade, qualificando-a como um trabalho, que tem como o objetivo de garantir a satisfação de necessidades - compartilhadas por boa

parte das pessoas usuárias de transporte público – tais como: pagar o aluguel da casa ou as contas atrasadas, garantir o sustento da família e etc.

Deste mesmo grupo, apenas uma ambulante não tinha nenhum outro que lhe desse suporte no ato de pedir dentro do metrô. Seguindo-a, durante algumas viagens da estação Rodoviária até a estação do Barro, e vice versa, consegui descobrir o motivo ao escutar a conversa entre dois ambulantes que estavam próximos a mim, no fundo do último vagão. Eram um rapaz e uma mulher, ambos jovens, de no máximo 30 anos de idade. Os dois falavam que aquela ambulante estava pedindo desde o dia anterior. O rapaz, estava mais indignado, pois disse “Ela já ganhou o dinheiro para comprar mais de 5 ou 6 fardos d’água e ainda continua pedindo. Dá vontade de gritar aqui pros passageiros ouvirem e não dar mais porra nenhuma”, a mulher respondeu “Fica quieto e deixa pra lá. Deus sabe o que ela está fazendo”, o homem retrucou “Essa porra quer enriquecer, dinheiro fácil. Trabalhar que nem nós não quer. Assim é muito fácil”.

Portanto, cheguei a seguinte conclusão: os ambulantes ajudam uns aos outros até a obtenção do dinheiro negociado para a aquisição de novas mercadorias, mas nada além disso, pois a lógica de usar de uma situação que pode ser real para se beneficiar disso é inadequado. Ou seja, aqueles que ultrapassam os limites estabelecidos pelo dom, são abandonadas a sua própria sorte, pois além de não contarem com o apoio de algum ambulante, o contexto ainda simboliza que aquele(a) ambulante está desviando das normas. O dinheiro deve ser obtido através do trabalho, se tivessem outras formas de ganha-lo, não estariam se submetendo ao que passam dentro do sistema metroviário do Recife.

### 5.1.2 Redes e Capital Social no comércio ambulante do metrô do Recife

As redes sociais conectam os indivíduos as instituições e fundamentam suas experiências no mundo da vida em contextos sociais que produzem suas identidades. Com a fragilização das instituições mais gerais, tais como o mercado e o Estado, novas formas constituintes de biografias, e conseqüentemente, novos arranjos identitários são possíveis a partir de estudos microsociológicos.

Neste caso, a análise, em rede, de alocações de recursos, que ultrapassam a esfera do mercado e do Estado, são elementos valiosos de análise para as ciências sociais.

Informações, apoio emocional, suporte financeiro, ou ajuda na guarda de crianças ou em caso de doença são exemplos que facilmente se replicam no cotidiano de cada um de nós. Estando presentes nas redes de amigos, parentesco, ou vizinhança, ou nas organizações de trabalho voluntário, estes recursos são alocados de forma particular, não obedecendo à lógica do mercado ou do Estado. Também, aparentemente, as redes sociais subjacentes à alocação destes recursos se dão de forma bastante particular (FONTES, 1999, p.249).

Portanto, estes recursos, que não são capitais acumulados pelo Estado, ou pelo mercado, podem ser denominados de capital social.

Capital social é definido por sua função. Não é uma entidade única, mas uma variedade de diferentes entidades tendo duas características comuns: consistem todas em algum aspecto da estrutura social, e facilitam algumas ações de indivíduos que estão na estrutura. Como outras formas de capital, capital social é produtivo, tornando possível a realização de alguns objetivos que não poderiam ser alcançados na sua ausência. Como capital físico e capital humano, capital social não é totalmente negociável (fungible), mas o é em relação a atividades específicas. Uma dada forma de capital social que é valioso facilitando certas ações, pode não ter valor ou mesmo ser prejudicial para outras ações. Diferentemente de outras formas de capital, o capital social herda a estrutura de relações entre as pessoas. Ele não está alojado nem em indivíduos nem em infraestrutura produtiva ...capital humano é criado mudando pessoas, dando-lhes habilidades que as tornam capazes para agir em novos ambientes. Capital social, por sua vez, é criado quando as relações entre pessoas muda de forma que facilita a ação. Capital físico é totalmente palpável (tangible), estando incorporado em formas materiais observáveis; capital humano é menos materializável, estando incorporado em habilidades e conhecimentos adquiridos pelo indivíduo; capital social é ainda menos palpável, porque está incorporado nas relações entre as pessoas (COLEMAN, 1994, p. 303-4, apud FONTES, 1999, p.253).

No arranjo das redes sociais presentes no comércio ambulante no metrô do Recife, as principais formas de capital social identificadas no campo foram: as informações e as ações solidárias de um ambulante com o outro. Estes capitais são acessíveis a partir do acesso do ambulante a uma determinada rede de ambulantes – como já fora ressaltada, estas redes têm alicerces territoriais e se estruturam socialmente a partir das estações ou em trechos específicos para a venda de mercadorias. Estes

recursos fundamentais, também fazem dos membros da rede, os responsáveis pela manutenção, produção e reprodução dos seus conteúdos.

Informação é um dos recursos mais valiosos para o ambulante, pois abrange uma gama de elementos que fundamenta não apenas suas ações dentro das estruturas do universo dos ambulantes do metrô do Recife, como também os guia em níveis mais simples, tais como: preço de mercadorias, quanto lucrar, onde comprar mais barato, qual horário vender, em quais ambulantes pode confiar, quem não é confiável, quem é siri, qual segurança é mais permissivo, quais seguranças são agressivos e etc. Apesar destas informações estarem difusas por toda a rede dos ambulantes do metrô do Recife, só é possível acessá-las, fazendo parte de algum grupo.

Outro capital social que é acessível a partir da integração em alguma rede social de ambulantes é a cooperação. Como já foi relatado anteriormente, diversos grupos constroem formas variadas de cooperação, em sua maioria baseadas num senso de pertencimento e de solidariedade que fortalece a prática do dom.

## 5.2 Conflitos entre os ambulantes

Como já dito anteriormente, pude tipificar os grupos de ambulantes do metrô do Recife em fixos, semifixos e ambulantes. Os conflitos entre estes grupos são comuns, desde pequenas desavenças – geralmente quando alguém quebra alguma norma instituída entre os grupos – até embate físico, quando a conversa ou a intimidação não funcionam.

Às 11:10 desço na estação de metrô do Barro com o objetivo de observar a atuação dos ambulantes que vendiam suas mercadorias na plataforma de embarque. Em frente a rampa de descida para o terminal integrado do Barro, três ambulantes vendem água, pipoca e picolé, eles conversam com uma criança que também é ambulante (vendendo picolé). Há alguma outra criança junto desta, mas da posição em que estou, não consigo ver.

Os meninos estavam “tirando onda” com um ambulante que vendia pipoca e água, dizendo que ele tinha “cara de veia”. Indignado, o que recebeu as ofensas não fala nada, apenas abaixa a cabeça, dá um pequeno chute no chão e se aproxima dos outros. O ambulante que fica no meio dos dois, usa chapéu e óculos escuros, olha para a criança e diz “Queria ter a idade de vocês, se tivesse, vocês iam ver o bicho pegar pro lado de vocês. Iam sair daqui cum a cabeça fudida de tantos cascudos. Na minha época era pau. A turma corria atrás de pipa e na hora de pegar mo véi, era cacete. Vocês num aguentam isso, não”. Silêncio. O que estava do lado e não falou nada sobre o caso, só continuou gritando “Olha a água”. Os três começam a falar sobre a PF

(polícia ferroviária; o assunto abordava a temática da abordagem da polícia estava sendo rigorosa, agressiva, nestes dias. Tomando mercadorias, agredindo os ambulantes; eles justificam as ações por conta dos constantes assaltos nas estações Mangueira e Afogados.

A criança grita do outro lado “Porra nenhuma!”. O homem que estava vendendo água responde: diz para esse outro aí que se paga metrô, viu. É bom rodar no metrô. Ficar parado aí vai dar em nada. Olha o cara de lata aí, lá vem ele (referência ao metrô).

O metrô estaciona. Um grande fluxo de pessoas desce. Os ambulantes se posicionam e começam a anunciar seus produtos. Algumas pessoas passam. Outras param e compram. Mas em questões de segundos a estação retorna a tranquilidade de antes, apenas com o barulho habitual dos pombos, dos movimentos exteriores dos ônibus na integração e dos anúncios dos ambulantes nas escadarias. O “outro” entra no metrô. (Diário de Campo, dia 10/05/2018)

O fato narrado acima por minhas notas etnográficas relata claramente um tipo comum de conflito entre os ambulantes. Neste caso específico, os fixos alertam os ambulantes a entrarem no metrô para vender suas mercadorias, pois já passaram muito tempo nas estações.

Essa é uma norma identificada por toda a extensão das estações investigadas. Os fixos permitem que os ambulantes circulem na plataforma até a chegada de um metrô – momento em que o ambulante deve entrar no veículo para comercializar sua mercadoria. Se a quantidade de ambulantes vendendo o mesmo produto for grande, os fixos permitem que os ambulantes permaneçam mais um pouco vendendo na plataforma, porém quando o ambulante passa muito tempo dentro da plataforma, começam as ameaças.

É importante discutir, nesse quesito, dois elementos: a noção de tempo dentro do mercado ambulante no metrô e a ação repressiva.

Em relação ao elemento a passagem do tempo, em especial ao seu transcorrer, o comércio ambulante do metrô interage com este conceito de forma diferenciada; essa diferença está na forma de mensurar o tempo das vendas que está conectada diretamente com quantidade em que o veículo do metrô estaciona nas estações. Ou seja, as relações econômicas e sociais têm o seu tempo medido desta forma. Exemplificando, os ambulantes fixos e os semifixos interagem durante uma medida de tempo baseada no intervalo em que os semifixos irá entrar no metrô; assim como é a relação entre os fixos e os ambulantes, pois o segundo grupo tem um “tempo de estação” menor que os semifixos, muito mais baseado na urgência de sair de estação para evitar a concorrência, do que o semifixo que organiza sua entrada no metrô a partir de uma sistema de fila.

Em seguida, as ameaças são a principal forma de regulação das atitudes que se desviam das normas instituídas pelo grupo local. Numa perspectiva sociológica, as ameaças e a violência física se consolidam como uma forma de exercer a dominação de um grupo sobre os demais, principalmente numa dimensão simbólica, através da construção de uma imagem representativa da força desses agrupamentos.

Além da ação de dominação, as formas de violência que circulam nas interações entre os ambulantes, me pareceram muito semelhantes às ações efetivadas pelos próprios seguranças do metrô – quando as regras são rompidas, o ambulante é expulso na estação e, se resistir, é expulso por meio da violência física. Porém, diferente do que acontece entre os ambulantes e seguranças, a mercadoria quase nunca é apreendida ou danificada nestes conflitos. Ao meu ver, existe uma supervalorização atribuída ao produto onde é visto como sagrado, ou seja, inviolável, pelos comerciantes. Portanto, a saúde do indivíduo é menos valorizada a própria mercadoria. Essa afirmação concorda com a indignação sentida pelos ambulantes quando suas mercadorias são apreendidas – ou roubadas, pois não há nenhuma forma de recuperá-las – ou são destruídas – na maioria das vezes na frente dos próprios ambulantes.

Carlos me contou durante a entrevista que os ambulantes estavam conversando sobre um caso recente no qual um deles tinha sido abordado na Estação Recife por um grupo de seguranças do metrô. Os seguranças levaram o ambulante “lá pra trás, onde os metrôs ficam estacionados para fazer uma nova viagem”, tomaram sua mercadoria, bateram nele e despejaram vinagre nas pipocas.

Em resumo, dentro do grupo dos ambulantes a violência é aceita como meio de regulação das relações dentro do mercado, porém quando outro grupo – seguranças – pratica tal ato violento contra os ambulantes, a resposta é, normalmente, coletiva e também violenta. Tratarei melhor sobre esse tema no próximo tópico.

Outro fator gerador de conflito entre os ambulantes é o preço da mercadoria. Como disse anteriormente, é rotineiro que uma mercadoria a partir do momento que sai da fonte – onde os ambulantes as compram – já são feitas as negociações que esclarecem o preço daquele produto.

### **5.3 Ambulantes e agentes de segurança**

#### **5.3.1 A BBC**

A BBC é uma empresa privada que oferece um serviço de segurança e vigilância terceirizada para a CBTU/METROREC. Portanto, a empresa é responsável pela segurança do patrimônio. Os serviços prestados são realizados por agentes fardados com o padrão da empresa e consta também com um serviço de vigilância através da instalação de câmeras nas estações.

A vigilância patrimonial contratada pela CBTU/METROREC visa proteger o patrimônio do metrô – estrutura e estações – como também o patrimônio de seus clientes, portanto os usuários do serviço; segundo o site da empresa, seus funcionários são capacitados e treinados periodicamente para que estejam habilitados para lidar com as mais diversas situações que põem em risco ou ameaçam a segurança do patrimônio.

No campo empírico da pesquisa, principalmente em relação aos relatos dos ambulantes, os relatos dos passageiros, relatos de uma funcionária do metrô e de diversas reportagens dos jornais locais, o serviço prestado pela BBC para o sistema metroviário do Recife está longe de atingir o que promete. Durante os sete meses de observação nas estações do metrô, posso afirmar que concordo com essa perspectiva. Raros foram os momentos em que realmente presenciei os seguranças da terceirizadas fazendo rondas nas plataformas ou dentro dos vagões do metrô. Quase sempre os via em grupos, afastados dos pontos de maior fluxo de passageiros, conversando uns com os outros durante o dia inteiro. Apenas em alguns momentos, olhavam ao redor e depois voltavam ao círculo.

Uma funcionária do metrô me revelou que eles eram uns coitados – nas palavras dela -, pois seus salários estavam sempre atrasados e, por conta disso, fazem corpo mole para o serviço; ela também contou sobre o descaso acerca do equipamento usado por eles, pois nem sempre os aparelhos de comunicação funcionam e são constantemente ameaçados por indivíduos que cometem crimes dentro do sistema metroviário do Recife. Pude perceber, apenas nos últimos meses do ano de 2018, quando já havia encerrado a coleta de dados em campo, uma atuação mais condizente ao papel do serviço prometidos nas estações – seguranças circulando e entrando no transporte.

São comuns os assaltos, tiroteios, arrastões e outros atos de violência dentro do metrô e nas estações no decorrer dos últimos anos. Fato que mobilizou os funcionários da CBTU/PE encabeçada pelo Sindmetro-PE, em 2016, a pedir um reforço na segurança

do sistema para combater a violência que estava assustando não apenas aos usuários como também aos 1.900 funcionários do metrô.

Muitos passageiros afetados pelos constantes atos criminosos dentro do metrô criam grupos no *whatsapp* para noticiar os eventos presenciados em primeira mão; estes grupos, normalmente, estão vinculados a redes sociais de bairros que são servidos diretamente pelo sistema metroviário<sup>9</sup>.

Em maio de 2018, a passagem subiu de R\$ 1,60 para R\$ 3,00 – aumento de 87,5%, tendo como a justificativa barrar a entrada dos ambulantes e aumentar a acumulação de recursos que irá inferir no planejamento do uso do orçamento para o ano de 2019.

### 5.3.2 A Polícia Ferroviária Federal - PFF

A polícia ferroviária federal existe, pelo menos, em teoria. Esse equipamento é a polícia especializada mais antiga do Brasil. Foi criada em 1852, ainda no Império, quando se iniciou o processo de implantação de ferrovias no país. A Constituição de 1988 confirma a sua existência, porém a sua consolidação não é efetivada na prática.

A competência deste departamento federal deveria garantir a segurança do patrimônio relacionado às ferrovias brasileiras, incluindo a fiscalização e a prevenção de acidente. Porém, esse equipamento caiu em esquecimento e a carreira de polícia ferroviário federal desapareceu por falta de regulamentação, mas que, segundo a Constituição, deveria existir. O documento a estabelece como alto facultativo.

A maior parte dos antigos polícias ferroviários federais acabaram demitidos ou aposentado, sendo o último concurso de 1989 ou foram emprestados a outras. Hoje, segundo uma pesquisa rápida na internet, existe menos de oitocentos policiais ferroviários no Brasil e a fiscalização e prevenção de acidentes nas ferrovias acaba, na prática, tendo de ser feita por outras instituições (incluindo outras polícias) e por seguranças privados.

No caso do metrô do Recife, obtive a informação através de uma funcionária, que o grupo que se auto intitula como polícia ferroviária federal é ilegal e não é

---

<sup>9</sup> Para mais informações acesse: <https://g1.globo.com/pe/peernambuco/noticia/2018/08/24/inseguranca-no-metro-do-recife-passageiros-relatam-assaltos-frequentes.ghtml>

reconhecido pela União. Inclusive a mesma afirmou que a maioria deles são guardas da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) e que a partir de acordos políticos conseguiram a autorização para se travestir de polícia ferroviária. Inclusive afirmou que alguns anos atrás, um grupo desses supostos policiais ferroviários foi preso por porte ilegal de armas.

No dia 28 de março de 2013, o delegado federal Bernardo Torres, representando o superintendente da Polícia Federal (PF) destacou “Não existe Polícia Ferroviária Federal, não existe policial ferroviário federal” em entrevista coletiva ao explicar os motivos da prisão de 23 policiais intitulados de policiais ferroviários federais na estação Mangueira, no Recife, dia 27 de março de 2013. O mesmo destaca a não existência de um Departamento de Polícia Ferroviária Federal. O delegado Eduardo Passos, responsável por analisar o caso, disse que aquele que se intitula policial ferroviário federal e porta arma de fogo está cometendo crime punível com reclusão. Essa operação teve início por conta de queixas sobre o abuso desses servidores do sistema do metrô, que resultou na instauração de três inquéritos.

Em entrevista, o portal G1 de notícias apresentou as seguintes informações sobre o processo supracitado

A portaria 3.252, publicada no Diário Oficial da União no dia 21 de dezembro de 2012, segundo a Polícia Federal, institui um grupo de trabalho para elaborar o projeto de criação da Polícia Ferroviária Federal e a transferência dos profissionais da segurança pública da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), entre outras empresas metroviárias. "A criação desse grupo não autoriza eles [os policiais] a existirem. Há uma comissão constituída para emissão de um decreto. Eles não foram transferidos ainda, o cargo deles é de assistente de segurança metroferroviária. Eles não foram nomeados para ser policiais ferroviários ainda", explica Torres. Dos 23 detidos pela PF, 20 foram autuados em flagrante por porte ilegal de arma de fogo e usurpação de função pública, enquanto três assinaram um Termo Circunstanciado de Ocorrência (TCO) pela prática de usurpação de função pública. "Todo órgão de polícia precisa de normatização. Não existe um diretor da PFF, superintendente ou corregedor. O que existe é um sindicato de uma categoria que reclama esse direito. Não há um curso de preparo, não há uma direção", aponta Torres. A estação abordada funcionaria como central de distribuição das armas e coletes. (COUTINHO, Katharine. Não existe policial ferroviário federal', explica a PF-PE, sobre prisão de 23. G1, Pernambuco. 28 de fevereiro, 2013 <<http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2013/02/nao-existe-policial-ferroviario-federal-explica-pf-pe-sobre-prisao-de-23.htm>>. Acessado no dia 20 de junho de 2018)

#### 5.4. O Derrame

O termo *derrame* não surgiu como categoria nativa quando estive em pesquisa de campo, esta categoria foi catalogada por Pires (2011) durante sua pesquisa sobre o comércio ambulante no metrô da Central do Brasil, Rio de Janeiro. Porém, o conteúdo desta categoria não é invalidado de aplicação no contexto do comércio ambulante do Recife, pois ambos apresentam características similares.

Portanto, o *derrame* é o termo usado para descrever a ação apreensão de mercadorias dos ambulantes, seja no comércio ambulante de rua ou no comércio ambulante do metrô. Segundo Pires (2011) a palavra tem origem no termo *derrama*, nome dado a cobrança de um quinto da produção de outro nas Minas Gerais do século XVIII.

O *derrame* dentro do comércio ambulante do metrô do Recife faz parte do jogo, ou seja, os ambulantes veem a apreensão como possibilidade quando estão atuando nas estações e na composição; ou seja, faz parte do ritual cotidiano do ambulante, evitar ao máximo que sua mercadoria seja apreendida, afinal o custo, na maioria das vezes é bastante alto a depender da mercadoria. Os ambulantes que mais sofrem com o *derrame* são os ambulantes fixos, pois costumam investir mais em produtos e também costumam guardar o material de venda de outros junto consigo. Em entrevista, Rodrigo, me revelou que costuma gastar, no mínimo, R\$ 500,00 em mercadorias no mês, dependendo da mercadoria, esse valor pode aumentar. Quando o questionei sobre o *derrame*, ele me revelou que a estação do Barro tem sofrido inferências frequentes da PFF e que não tem como cobrir o prejuízo de apreensões constantes – sem mencionar que as apreensões, normalmente, são combinadas com agressões físicas – o *esculacho* tratado em seguida.

No entanto, os ambulantes revelaram que, frequentemente, os ambulantes que têm suas mercadorias apreendidas são aqueles que não atendem a ordem de se retirar da estação. O *derrame* seria uma espécie de “sanção aos desvios dos camelôs, diante das regras estabelecidas tacitamente entre os mais diferentes atores, que compartilhavam aquele espaço social” (PIRES, 2011, p.130).

A ação destes ambulantes é vista pelos agentes de segurança como uma afronta a sua autoridade, para demonstrar a sua posição, ou seja, por possuírem a autorização legítima do uso da força para a dominação (WEBER, 1999), a aplicam como forma de regulação. A violência simbólica envolve o relacionamento entre os ambulantes e os

seguranças, pois ela é a principal forma de mediação entre eles – é o elemento que garante que cada ator saiba o seu lugar e o do outro.

Nas estações, os acordos entre os ambulantes com os seguranças da BBC impedem esse tipo de prática. Raramente, um vigilante realizará tal ação. Nas entrevistas, os ambulantes falaram que isso só ocorre quando há alguma ordem “lá de cima” ou quando chegam vigilantes novos e não tem nenhum antigo para lhes passar as informações sobre os conteúdos dos acordos. Muitos BBC se apropriam do discurso dos ambulantes e usam o gesto “tá embaçado” para simbolizar uma situação não propícia para os ambulantes nas plataformas. Os novatos “querem mostrar serviço”, mas logo percebem que suas ações isoladas não conseguem fazer muito efeito sobre a resiliência dos atores envolvidos nos acordos.

O termo “tá embaçado” tem significado importante para a prevenção contra infortúnios, pois descreve que naquele local onde “está embaçado” a situação não está favorável para o ambulante. Este é um símbolo utilizado tanto na interação face a face quanto por interações virtuais; pode ser oralizado, escrito – no caso de mídias virtuais – ou pode se manifestar a partir de gestos. O gesto pode se descrito como alguém limpando as unhas na região do peitoral ou do ombro.

Karla: Quando alguém conhecido da gente tá dentro do metrô e que eles vêm de Camaragibe para cá e se eles está dentro do metrô, eles ligam ou ficam fazendo gestos tipo: “tá embaçado” (Karla fecha parcialmente o punho, encosta apenas as pontas dos dedos próximo do ombro e faz um movimento para cima e para baixa, como se estivesse coçando a área). Aí a gente fica se comunicando, a gente coça assim, “tá embaçado”; ou senão eles ligam “Oh, cuidado aí que tão botando para descer aqui em Camaragibe”; porque sempre que eles botam para descer lá, provavelmente eles vão dá para o lado daqui. A gente fica só observando para quando eles descer dar tempo de correr. (Entrevista com Karla, dia 22 de maio de 2018)

Já em relação a Polícia Ferroviária Federal, não há acordos. Segundo os ambulantes, eles já chegam “batendo e não querem nem saber”. A PFF realiza a apreensão, retira os ambulantes da estação e, se houver resistência, parte para aplicação da força.

Sobre o destino da mercadoria apreendida, nenhum ambulante sabe dizer para onde vai. Escutei muitos relatos, bastante repetitivos, que as mercadorias eram divindades entre os próprios agentes para usufruto próprio. Quando questionados pelos

ambulantes sobre como recuperar as mercadorias, os agentes mandavam, “se estiverem acham ruim”, prestar queixa na delegacia. Rodrigo e Viviane afirmaram que foram nas delegacias, mas não resultou em nada.

O primeiro relato sobre apreensão de mercadoria que escutei no metrô fora da conversa de dois ambulantes na estação Joana Bezerra. Os rapazes falavam de um caso, no dia anterior, onde um ambulante, “teimoso”, foi vender na estação Recife – até então uma zona demarcada pelos ambulantes como proibida, devido a concentração de vigilantes da BBC e de PFF –; dois seguranças o imobilizaram, enquanto outro abriu furava seus sacos de pipoca e jogavam vinagre.

### 5.5 Esculacho e tensão entre os ambulantes e seguranças do metrô

Pires (2011) fez uma excelente distinção entre o ato de esculhambar e o ato de esculachar. O primeiro, corresponde a uma ação que se inseria em um nível de desigualdade aceitável; enquanto o segundo também desigualava, mas é inaceitável. O *esculacho* representa uma forma de expressão sentimentos de desconsideração, desrespeito e ausência de reconhecimento. Estes sentimentos levam em consideração não apenas quem sofria os efeitos da ação como também se relacionam com aqueles que presenciavam, ou tomam conhecimento de tal prática.

A categoria *insulto moral*, cunhado por Luís Roberto Cardoso (PIRES, 2010; 2011) foi fundamental para a constituição teórica do *esculacho*. Segundo Luis Roberto (2012), o *insulto moral* está relacionado com um conjunto de ações que agredem expectativas de reconhecimento por parte dos atores sociais envolvidos na interação, e que não pode ser mensurado ou classifica de maneira formal.

Diferentemente das agressões a direitos jurídicos-legais, o insulto moral não pode ser traduzido, de imediato, em evidências materiais. Embora se trate de uma agressão à pessoa do ator efetivamente ofendido, e não se confunda com a perda eventualmente sofrida com a quebra de um contrato ou em decorrência de um ilícito civil (...) também se distingue de uma agressão física de caráter criminal, que sempre deixa marcas palpáveis, facilmente identificáveis e sempre percebidas como tais por terceiros (CARDOSO, 2002, p.14 apud PIRES, 2011)

Nestas situações de *insulto moral* somados as agressões físicas, podemos pensar no *esculacho*. Como o espaço público, no Brasil, é percebido como um território

desprovido de conteúdos sociais, outros agentes se apropriam do espaço e criam seus próprios significados e código normativo, até que o poder público interfira com o objetivo de “controlar uma população sem educação, desorganizada e primitiva” (KANT DE LIMA, 2001, p. 108; apud PIRES, 2011, p.149).

Em outras palavras, a aplicação direta das regras positivadas, sem a intermediação de outros elementos constituídos localmente, pode ser interpretada pelos atores sociais, em determinados contextos da vida social brasileira, como a violação de regras de vigem cotidianamente naqueles espaços. (PIRES, 2011, p. 149).

O *esculacho* é um elemento bastante comum no cotidiano dos ambulantes do metrô do Recife. Existem muitos vídeos que mostram a violência dos seguranças terceirizados da empresa BBC e, principalmente, da Polícia Ferroviária Federal, contra estes comerciantes. Não é à toa que Karla deixa bastante claro, na entrevista, que circulam na rede de comunicação dos ambulantes o perfil, incluindo os apelidos, de alguns destes seguranças que se portam desta forma violenta e autoritária.

(...) aí, um exemplo, ontem apareceu aqui três, que foi Abinadabe, Dantas e Careca. Aí a gente sabe que é eles, quando a gente vê eles a gente tem que esconder mercadoria, correr ou algo assim. Não. Foi Abinadabe e dois irmãos. A gente fala que é dois irmãos, porque eles são irmãos mesmo, e além de ser irmãos, são evangélicos. Aí a gente chama Irmãos. Aí os dois Irmãos e Abnadabe. De manhã, era por volta de 8:00, 8:30 ou 8:00 por aí. (Entrevista com Karla, dia 22 de maio de 2018)

As figuras mais marcadas como perigosas para Karla são Abinadabe, Dantas, Careca e Os Irmãos. Ela não sabe dizer que estes são nomes ou apelidos, mas acha que são os próprios ambulantes que colocam estes nomes nos seguranças e criam um perfil que circula na rede de informações dos ambulantes, principalmente através das conversas nos encontros de ambulantes nas estações, como também pelas redes de grupos de ambulantes no aplicativo *whatsapp*. Os ambulantes também ligam para os seus conhecidos para informar sobre a circulação dos seguranças do metrô; ligam para saber se “*tá embaçado*” ou não.

Não, foi dentro do metrô. Eu vim e falei com uma menina que trabalhava aqui. Aí ela começou a me explicar as coisas: onde é que pega a mercadoria, como é que funciona essas coisas de onde é que PF (Polícia Ferroviária) tá,

onde é que está mais tranquilo para a gente trabalhar, quais são os deles... por que a gente entra sem conhecer, depois de um tempo é que ... (Entrevista com Karla, dia 22/05/2018)

O medo do esculacho mantém os ambulantes num estado de alerta constante e de estresse. Como já foi dito, eles se posicionam em locais estratégicos nas estações com os objetivos de facilitar a comunicação entre os ambulantes de um lado ou de outro das plataformas, como também para avisar caso algum PFF apareça. O ambulante Jorge, me informou que já sofreu várias represálias dos agentes “federais”, já apanhou bastante, teve suas mercadorias apreendidas inúmeras vezes, além do constrangimento causado, pois a agressão ocorre na frente de todos, caso o ambulante se recuse a ser levada para uns “quartinhos” escuros e distantes da plataforma. Jorge e N relatam, em diversas passagens da entrevista, a violência sofrida quase que cotidianamente no exercício da sua ocupação como ambulante.

J: Eu já apanhei na cara aqui - apontando para a plataforma do outro lado da estação. Teve outro que apontou a pistola na cara, um tal de Careca, PF, tem uma pistola. A gente apanhou na cara aqui, tomou a mercadoria de um, tomou a minha, e ainda manda a gente ir roubar. Eu disse na cara dele aqui.

E: E ele ainda manda vocês roubarem?

J: Ainda manda roubar. Num é pior do que roubar? Ainda digo na cara dele.

N: Oxe, então, eu já levei tiro aqui, já.

E: Tiro?

N: Sim. E ainda pegaram a gente, levaram a gente para uma sala lá por dentro, apanhando com uns cabos, cascudo, pau na gente e "cala a boca", "vai lá na delegacia dar parte".

E: E essas salas? Eu já escutei várias vezes dessas salas.

N: É lá em cima.

L: Perto da bilheteria, ali.

E: Leva para um lugar que ninguém acessa...

J: E abate.

N: E cacete.

J: E agora é no choque, agora.

(Entrevista com Jorge, dia 25 de junho de 2018)

Uma das ambulantes, Ana (A), sofreu um AVC recentemente e teve que parar com as atividades por, segundo ela, estresse no exercício de sua ocupação como ambulante no metrô do Recife.

Ele estava, junto com os outros ressaltando as dificuldades de se tornar ambulante. E o esculacho cotidiano. O stress. Que era mais fácil roubar do que vender no metrô, pois parece ser isso que eles querem (falando das entidades responsáveis pela regularização e que reforçam o proibicionismo

do exercício da ocupação de ambulante dentro das estações e plataformas do metrô do Recife). (Entrevista com Ana, dia 25 de maio de 2018)

Carlos também denuncia sobre os excessos das ações violentas sofridas pelos ambulantes no metrô.

C: Eles chegam pesado mesmo. Nesse momento nós temos que saber conversar. Tomar a mercadoria, tirar da estação, mas bater na pessoa não é correto. (Entrevista com Carlos, dia 12/12/2017)

Apreensão faz parte do jogo; parte do risco de se exercer a atividade como ambulante. O *Derrame*, que corresponde a apreensão da mercadoria e a retirada das estações. Mas o *Esculacho* não. (PIRES, 2011) O sentimento de revolta sobre a forma que são tratados está presente em vários momentos do discurso dos ambulantes na entrevista, inclusive deixando a entender que dependendo da agressão, eles podem revidar. O *esculacho* não apenas marca o corpo do ambulante marca também sua mente gerando traumas, como sofreu a ambulante Ana – com o AVC falado anteriormente. A violência simbólica das organizações que possuem a legitimidade de aplicar a força produz no comércio ambulante no metrô um clima de tensão constante, de vigilância e até atos violentos por parte dos ambulantes quando o limite – que depende de cada indivíduo – é ultrapassado. Como exemplifica o relato do ambulante Carlos, “Muita gente tem a mercadoria apreendida porque não sabem se portar, não conseguem dialogar, aí a polícia já chega descendo o pau”; o ambulante me relatou uma série de agressões pesadas contra os ambulantes. Durante a conversa, disse para Carlos que vi um vídeo de um menino que estava vendendo pipoca, que teve a mercadoria apreendida e que bateram bastante nele. A criança cuspiu muito sangue no vídeo e aparentava ter quebrado um dente.

Ele me perguntou se havia escutado o caso de um menino que tentou matar o chefe de segurança da BBC, eu disse que sim. “Pois é. O cara não morreu porque a bala pinou. Mas fiquei sabendo, não tenho certeza, que o chefe da segurança havia pegou o menino, apreendeu a mercadoria, bateu nele e colocou o pinto na boca dele”.

Estas ações de extrema violência contra os ambulantes e o descaso do poder público em averiguar o que as denúncias geram no ambulante lesado a sensação de que não estão inseridos no mundo da justiça, nem ao menos são considerados, e tratados,

como cidadãos. O *esculacho* se manifesta aqui como uma forma intolerável de desrespeito, desconsideração e negação do outro, que se situa no limiar da exclusão social. Extrapola, portanto, a regra do jogo, e entra no campo do insulto moral, pois, além de submeter o ator à ordem já desigual, ainda o humilha (PIRES, 2011). Essa extrapolação dos limites produz o papel do *justiceiro*

O justiceiro é um personagem puramente moralista, em sua lógica de atuação. Os princípios que os norteiam podem ser entendidos como fortemente vinculados à moralidade da comunidade onde vivem. Sua atuação é moldada na fronteira entre o legal-ilegal, já que é um elemento não só conhecido de sua comunidade, como atuante (muitas vezes, legalmente) fora dela. São desde policiais até desempregados, que transitam entre esses “dois mundos” do legal e do ilegal com a mesma habilidade: “o justiceiro é aquele que não apenas garante a ordem, mas restaura a ordem perturbada pela criminalidade local ou, então, por atos que afetam os sentidos de honra e decência familiar” (TELLES, 2010, p. 231). Na verdade, o justiceiro ocupava, no imaginário popular, um estatuto melhor do que o próprio Estado, representado pela polícia. A polícia, nessa época, segundo relato dos moradores, é que exerciam a inversão da ordem; o justiceiro a afirmava ou tentava restabelecê-la, em sua sanha *legítima* de combate aos criminosos. Ambos, polícia e justiceiros, utilizam do poder soberano foucaultiano (aquele que autoriza o “deixar viver” ou impetra a morte), e da própria violência, para se afirmarem e para afirmarem a coletividade, porém só o segundo é visto com bons olhos pela comunidade. (FRANÇA, 2015, p. 73)

A categoria *justiceiro* que seria mais preciso chamar de papel, se manifesta como fenômeno no comércio ambulante do metrô por conta de uma série de relatos, levantados durante a pesquisa de campo, que descreviam os motivos dos ambulantes reagirem violentamente às agressões realizadas pelos agentes da segurança do metrô.

Estas ações são, claramente, reações ao *esculacho* e são abertamente aceitas pela comunidade dos ambulantes, pois estes que resistem são bem vistos não apenas por atuarem em prol de sua integridade, mas em favor de todos os ambulantes. Eles passam a mensagem de que os ambulantes não tolerarão mais estas sanções do poder público. Nesse caso, os ambulantes veem as ações de regulação violenta do mercado ambulante do Recife como uma força externa, como uma interferência do Estado em um campo onde há atores fixos e uma ordem estabelecida. Rodrigo, Jorge, Lucas e Belo disseram que não aguentam mais estes constrangimentos cotidianos e, muitas vezes, sem qualquer motivação; eles afirmam que estão trabalhando e não cometendo crimes, se estivessem fazer qualquer atividade criminosa, a repressão violenta seria justificável, por conta desse sentimento, reagem as investidas da BBC e da PFF no metrô “se eles me baterem,

eu bato também. To trabalhando, não to matando nem roubando. To fazendo nada de errado” disse Rodrigo durante a entrevista. Como afirma o ambulante Jorge,

J: Teve um PF que chegou aqui querendo tirar onda com a gente aqui, querendo tomar a mercadoria. Aí eu disse: quando o ladrão chega aqui para robar quem (inaudível) e aqui agente "bora atrás" e vocês não faz nada, “com o ladrão não pode fazer nada, agente não está aqui toda hora, mas com a gente sempre vocês podem”. Aí quer dizer que o ladrão está certo roubar e a gente trabalhar, e a gente que tamo vendendo são ladrão. Os ladrão que roba são trabalhador e a gente que vende é ladrão, né? Para você vê. Com o ladrão não pode fazer nada, mas toda hora com a gente vocês podem dar né? (Entrevista com Jorge, dia 20 de junho de 2018).

A ação da PFF também causa um outro fenômeno bastante incomum no comércio ambulante no metrô, a desorganização do funcionamento do mercado. Os resultados de uma ação da PFF produzem uma espécie de desordenamento, onde os ambulantes são empurrados para outros destinos, invadindo territórios que não são deles, fazendo com que estes se choquem uns com outros e produzam situações inesperadas.

O *empurrão* leva ambulantes e mercadorias a se afastarem de seus locais de atuação e interferirem nos outros territórios. Os efeitos visíveis são: 1. Número vertiginoso de ambulantes dentro de uma composição do metrô; 2. Superlotação de ambulantes em outras estações; 3. Conflitos entre ambulantes.

No primeiro caso, os ambulantes superlotam um metrô, dificultando bastante a circulação deles e dos passageiros. Várias mercadorias de mesma categoria são vendidas dentro do veículo, o barulho produzido pelos ambulantes é inquietante devido a acústica fechada do aparelho, alguns carregam mercadorias pesadas em carrinhos grandes e chegam a bater, e algumas vezes ferir, os passageiros e outros ambulantes. O metrô se transfigura numa “panela de pressão” onde um conflito pode ocorrer a qualquer momento.

O segundo fenômeno é a superlotação de ambulantes em outras estações. Essa é uma forma de desafogar o veículo do metrô e reordenar o mercado. Os ambulantes seguem para destinos onde possuem aliados. Nestas situações as pontes entre os ambulantes de diferentes estações se mostram importantes, pois servem de acolhimento aos ambulantes expulsos de seus territórios. Ao chegarem nas novas estações, procuram se organizar com os “nativos” até que o possam voltar para os seus locais e normalizarem suas atividades.

O terceiro efeito, os conflitos, são comuns; como disseram vários ambulantes, todos “estão no mesmo barco”, mas alguns não se sentem pertencentes ao coletivo e agem tendo em vista apenas o benefício próprio. Pude perceber alguns ambulantes vendendo a sua mercadoria abaixo do preço acordado por toda a extensão da malha ferroviária. Quando esse tipo de situação ocorre, é comum que os ambulantes chamem a atenção daquele que comete a infração – em algumas situações o caso é relevado se o (a) ambulante estiver “baratinado(a)” (em efeito de alguma substância alucinógena); em outras situações os ambulantes que se sentem lesados expulsam os ambulantes em questão, essa situação simula a ação realizada pela PFF, apesar de não haver apreensão de mercadoria, pois se o ambulante resista a seu sansão haverá agressão física. Infelizmente não presenciei uma situação de conflito como esta, mas durante as entrevistas os ambulantes relataram que ocorre, apesar da sutileza do que fora descrito.

### **5.6 Interações entre ambulantes e passageiros: a fidelização**

Ambulantes e passageiros convivem cotidianamente no complexo metroviário do Recife. As relações entre esses grupos são processos de colaboração e, em poucas situações, de conflitos. A colaboração se apresenta principalmente através do consumo das mercadorias vendidas pelos ambulantes; em outras situações os passageiros ajudam os ambulantes a escapar da vigilância, avisando-os da chegada de seguranças, em outra, e corriqueira situação, os passageiros ajudam os ambulantes através de doações quando o(a) vendedor(a) tem a mercadoria apreendida.

Durante a pesquisa de campo, conversei com muitos passageiros em busca de compreender a percepção destes sobre o comércio ambulante no metrô. Muitos dos entrevistados diziam que concordavam, e compreendem os motivos da atividade, por conta da situação de grande desemprego que o país enfrenta. Outra argumentação frequente era a de que o ambulante está trabalhando, ao invés de estar praticando atividades criminosas, portanto ganhando seu dinheiro de forma honesta através de seu próprio esforço. Alguns poucos não concordavam com o mercado ambulante no metrô; estes apontavam que tornava a viagem desagradável, barulhenta e mais perigosa, pois, segundo eles, muitos ambulantes são assaltantes disfarçados; porém, o argumento mais frequente foi que a quantidade absurda de ambulantes e a aparente desorganização da atividade no veículo do metrô e nas plataformas. Também foi interessante notar que

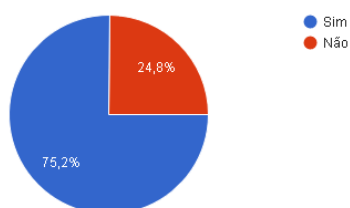
todos os entrevistados que não concordam com a atividade ambulante consomem as mercadorias vendidas. Quando questionados sobre o porquê de consumirem, falaram sobre a facilidade, o preço e a sobre as habilidades de alguns de convencê-los.

Tentando tecer um panorama maior sobre a opinião do público sobre o comércio ambulante no metrô, realizei uma enquete, através do *google docs*, na rede social do *facebook*. Coloquei a disposição o documento de múltipla escolha em diversos grupos nos quais faço parte. O questionário teve como fundamento 3 perguntas: 1. Você concorda com o comércio ambulante no metrô? 2. Você consome os produtos vendidos no metrô? 3. Você acha que os ambulantes deveriam sair do metrô? Todas as perguntas tinham apenas duas opções de resposta: sim e não.<sup>10</sup>

Como resultado obtive 302 respostas para a primeira questão. Deste número, 227 (75,2%) pessoas disseram que concordam com o comércio ambulante no metrô, enquanto 75 disseram que não concordavam (24,8%).

Você concorda com o trabalho dos ambulantes no metrô?

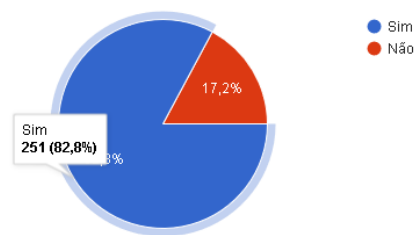
302 respostas



Fonte: Formulação própria

Em relação a segunda questão, obtive 303 respostas. Deste número, 251 (82,8%) pessoas disseram que consumiam os produtos que eram vendidos pelos ambulantes no metrô, enquanto 52 (17,2%) afirmaram não consumir.

<sup>10</sup> Para conferir o formulário e os resultados da pesquisa, acessar o endereço: <https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSdaaZU8bWUtuYsMalzGK0oI54npcATXPwrbzwPLPzTU3oBprQ/viewanalytics>

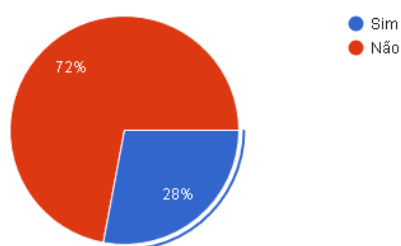


Fonte: Formulação própria

Na terceira questão, obtive 304 respostas. Deste número, 85(28%) disseram que os ambulantes deveriam sair do metrô, enquanto 219 (72%) não concordam com a saída dos ambulantes.

Você acha que eles devem sair do metrô?

304 respostas



Fonte: Formulação própria

Como podemos ver, as opiniões da enquete colaboram com as afirmações obtidas através das conversas com os passageiros durante a pesquisa de campo. Ou seja, um grande número apoia a atividade de ambulante no metrô, um grupo menor não concorda com a ocupação, mas membros do segundo grupo consomem as mercadorias por motivos diversos.

Das pessoas que consomem as mercadorias, um fenômeno foi observável durante o processo de observação participante: a fidelização. Geertz caracteriza esse processo como uma “tendência de se investigar profunda e seriamente as possibilidades de parceria com um único parceiro ao invés de ampla pesquisa entre vários parceiros simultaneamente” (GEERTZ, 1979, p.125). Como já disse anteriormente, os preços de

uma mercadoria no mercado ambulante do metrô costumam a ser os mesmos em toda a extensão do sistema metroviário, porém, mesmo assim, alguns consumidores preferem comprar suas mercadorias em um ambulante específico. A ação de fidelização se justifica como uma questão de afetiva, por afinidade. Muitos ambulantes afirmavam que as pessoas compravam apenas com ele porque já conversaram bastante enquanto esperavam a chegada da composição do metrô.

E: Vocês algum, tipo: clientes fixos, tipo: pessoas que sempre compram com vocês?

J: Até tenho.

R: Tem um senhor que toda vez que passa aqui me compra e o troco dele ele só quer de moeda de 1 real. Aí toda vez que ele compra ele quer o troco de 1 real.

E: Eita.

J: Às vezes até fiado.

R: Ele tem mais de duas mil moedas em casa de um real.

J: Até fiado eu já vendo. Ali mesmo - apontando para o outro lado da plataforma do metrô - eu já tenho cliente ali fiado. Leva aí, quando tiver o dinheiro você paga. Quando puder.

E: Mas é tão difícil, né, vocês que são ambulantes ter um cliente fixo... como é que vocês acham que isso acontece?

J: Tinha qual é ... aquele menino ali, Juarez, Juarez, o apelido dele é Juarez. A mulher chegou ali, não comprou a mim, porque ele não tava. Só compra ele. Eu disse "mas é tudo família, bença"; "Não, eu só compro com o meu cliente" (ele quis dizer vendedor); "Sou cliente dele, já"; "só compro a ele".  
(Entrevista com Jorge, dia 20 de junho de 2018)

Além da identificação de ambulantes com clientes através de laços afetivos, a confiança se apresenta como forma de garantia do funcionamento da venda de mercadorias. Ambulantes que circulam frequentemente no metrô estabelecem laços de confiança com os passageiros que circulam cotidianamente naqueles horários, pois se a mercadoria não estiver em bom estado, é possível encontrar o ambulante em algum dia de semana circulando dentro da composição. Essa situação é mais frequente com os ambulantes fixos, afinal, estão sempre assentados nas estações, sendo assim possível dialogar sobre a avaria ou o mal funcionamento de alguma mercadoria. Como os fixos possuem produtos específicos, acha-los e ainda mais fácil.

Não posso deixar de relatar que boa parte das informações sobre ambulantes pelos passageiros circulam através da fofoca. Fofoca corresponde a uma forma de interação face a face onde ocorre a troca de informação via relato de fatos reais ou imaginados sobre o comportamento alheio (FONSECA, 2000). Quando o passageiro

consome alguma mercadoria que lhe causou algum dano, a informação do caso se espalha entre outros passageiros e um determinado ambulante, ou até mesmo um determinado produto deixa de ser consumido por um número considerável. Estas fofocas também podem repercutir em mídias televisivas ou virtuais, onde os jornalistas apresentam os danos causados pelo consumo de mercadoria vendidas de forma ilegal no metrô.

É bastante comum, no discurso, ambulantes utilizarem adjetivos ou substantivos religiosos para atrair a atenção do público. Seja falando em nome de deus ou até se dirigindo as pessoas como “bença”, irmão ou irmã, varão ou varoa. Em conversas com os ambulantes, os questionei sobre os porquês de usarem esses nomes quando se dirigem ao público. Juarez me respondeu “Oxe, quem num gosta de ser chamado de bença? E todo mundo escuta quando a gente fala irmão e irmã”; “tem muito evangélico aqui que compra as mercadorias e eles logo atendem quando falamos” perguntei se eles eram religiosos, a maioria disse que acreditava em deus, mas apenas um, dos oito com quem realizei entrevistas, frequentava a igreja e se dizia evangélico.

Os usos de piadas também fazem parte das performances das vendas. O uso de frases como “Compra pra amor, que amor gosta”, “Juninho vai ficar com fome”, “Eita, que tua sogra, a mãe de tua bença, vai ficar é feliz se tu agradar a bichinha”. Esses enunciados são reproduzidos por imitação ou elaborados pelos próprios ambulantes. Quando o discurso chama a atenção do cliente, significa que pode ser usada para aumentar o número de consumidores da mercadoria. Pude presenciar, em diversas viagens, ambulantes anunciando produtos que não estão vendendo só para chamar atenção. A critério de exemplo: é comum encontrar um ambulante que vende cocada e anuncia seu produto da seguinte forma “Olha o peixe frito!”. O espanto causado pelo anúncio faz com que os passageiros movam suas atenções para o ambulante, quando isso acontece, ele ri e pergunta se querem cocada.

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Essa dissertação teve como objetivos entender a estrutura montada pelos ambulantes que atuam no sistema metroviário do Recife, os conteúdos normativos constituídos simbólica e materialmente no cotidiano destes agentes e como estes conteúdos inferem na tomada de ações a partir do momento em que o ambulante está socializado e *imerso* dentro do sistema (GRANOVETTER, 2007).

Para entender a estrutura montada, achei relevante utilizar-me da teoria de rede social para explicar principalmente a circulação de informações entre grupos distantes e dispares dentro do comércio ambulante no metrô do Recife. Através da teoria dos laços fortes e fracos, pude compreender a formação de grupos fortes (*fixos* e *ambulantes*) que para dialogarem precisariam de um elemento que fizesse a ponte entre eles, que são os ambulantes *semifixos*.

Dentro dessa organização de papéis, pude dividi-los em relação a atuação como ambulantes dentro do sistema metroviário do Recife em: 1. Ambulantes *fixos*; 2. Ambulantes *semifixos*; 3. *Ambulantes*; 4. *Siris*. Em resumo:

1. Os ambulantes *fixos* são grupos formados por ambulantes que atuam fixamente nas estações do sistema metroviário do Recife. As estações de metrô que possuíam essa forma de arranjo organizacional foram: Camaragibe, Rodoviária, Barro e Joana Bezerra. Esse grupo geralmente é formado por ambulantes mais antigos ou por ambulantes que foram iniciados por estes. Mesmo sendo o grupo menos numeroso, é o que concentra maior capital social e poder de criação de normas devido ao seu domínio sobre o espaço das plataformas das estações.

2. Os ambulantes *semifixos* são formados ambulantes que desenvolveram relações com os *fixos* e gozam de certo privilégio sobre o uso do espaço das plataformas das estações. Esse grupo, junto com os *fixos*, estabelecem um ordenamento improvisado de vendas dentro das plataformas e do metrô. Possuem laços com os *fixos* devido a acordos de cooperação e sentimento de solidariedade. Os *semifixos*, normalmente, são iniciados pelos *fixos* ou por outros *semifixos*. Compõem um grupo maior, numericamente, que os ambulantes *fixos*, mas são menos numerosos que o terceiro grupo: os *ambulantes*.

3. Os *ambulantes* são formados pelos vendedores que trabalham quase exclusivamente na composição do metrô – pois também circulam vendendo nas plataformas até a chegada do próximo metrô. Estes são os ambulantes mais novos, e mais numerosos, e compõem um grupo que bastante diferentes dos *fixos*. Formam pequenos grupos, estabelecem circuitos e regras entre eles. De forma geral, procuram manter as normas estabelecidas pelos dois primeiros grupos.

4. Os *siris* são aventureiros no comércio ambulante no metrô do Recife – pelo menos essa é a perspectiva dos ambulantes sobre eles. Eles aparecem com uma mercadoria, vendem, levantam algum dinheiro e depois não são mais vistos durante um tempo considerável. Como não fazem parte de nenhum grupo, nem mantém laço algum tendem a quebrar as normas estabelecidas e sofrem sanções por isso. Ser chamado de *siri* é ao mesmo tempo um xingamento como também é perigoso.

A ideia de uma rede abstrata formada a partir de nós que representam conexões entre indivíduos e agrupamento de indivíduos facilitou minha leitura sobre a circulação de conteúdos – normativos ou de valores de produtos – dentro do comércio ambulante no metrô do Recife. Ao perceber o primeiro grupo e o terceiro como grupos formados por laços fortes, mas ao mesmo tempo conectados por laços fracos através da interação dos *semifixos* como pontes de circulação de informação e, muitas vezes, de mediadores de conflitos. Através deles os ambulantes se conhecem, às vezes, conversam e trocam algumas informações. Essa rede fraca garante ao mesmo tempo um sentimento de pertencimento à um grupo maior – os ambulantes do metrô do Recife – como também produz uma sensação de segurança – por mais frágil e abstrata que seja.

As interações fizeram com que diversos grupos se conectassem e garantissem a circulação de informações – seja através de uma interação direta, seja *online* através de aplicativos de comunicação, como é o caso do *whatsapp*, e pudessem produzir estratégias para lidar com as ações táticas da segurança no metrô (CERTEAU, 1998).

Esse mercado funciona nas zonas turvas entre a fronteira do que é legal e ilegal (TELLES, 2010), no sentido de que é abastecido por empresas, lojas e pequenos comerciantes seja de forma legal ou de forma ilegal. Diversos ambulantes afirmaram que não desdizem que algumas das mercadorias que circulam por ali são frutos de contrabando; a maioria deles nem sabe de onde os fornecedores repassam as mercadorias. Pude identificar, mas não me dediquei a explorar, esses locais, apesar de saber da existência e a localização de alguns. Mapear esses lugares poderia ser o ponto

importante para uma futura pesquisa para se ter a percepção sobre maiores conexões entre os ambulantes do metrô do Recife com estes estabelecimentos.

Durante o campo escutei diversas conversas sobre ambulantes que faziam cadastros em algumas empresas e através desse registro poderiam comprar as mercadorias mais baratas, mas realmente não posso provar tal coisa exista, pois nas entrevistas os ambulantes afirmaram não saber nada sobre.

Dediquei-me, também, energia também a compreender as concepções sobre informalidade. Diversas vertentes estudaram esse fenômeno, em diversas partes do mundo, procurando entendê-lo, em sua maioria, como uma falha do mundo moderno, em especial em relação ao aspecto da industrialização, na aplicação irrestrita da sociedade modelo do pleno emprego. Nessa sociedade, o trabalho era o principal elemento de garantia dos direitos ligados à cidadania, portanto ser cidadão era ser trabalhador.

No Brasil a modernidade aconteceu de forma periférica. No decorrer do século XIX apenas os Estudos Sul se aproximavam da ideia de sociedade industrial. Em Recife, a industrialização se deu de forma lenta e repleta de lacunas para o pleno desenvolvimento. Segundo alguns argumentos, a resistência da população recifense à modernização, principalmente em relação à permanência de elementos pré-modernos, como é o caso do comércio de rua e do comércio ambulante.

Não devemos confundir, pois que os vendedores ambulantes de hoje com os mascates de outrora. Os mascates fizeram parte de um extrato social que além de serem considerados homens livres, também alcançaram a possibilidade de ascensão social através do enriquecimento do comércio. Alguns destes atuavam em feiras e praças – forma de comércio, razoavelmente permitida, enquanto outros vendiam suas mercadorias pelas ruas e estradas – atividade proibida. No decorrer do tempo, se associaram e puderam cobrir nichos de venda cada vez mais distantes do porto da cidade. Não é à toa que puderem enfrentar a aristocracia rural de Olinda e quando esta caiu, a Recife se tornou a capital da província de Pernambuco.

Os ambulantes e vendedores de rua de hoje em dia são aqueles que não conseguiram se enquadrar no modelo de modernização proposto pela gestão da cidade e do Estado no decorrer dos anos. Evidente que esse enquadramento não depende apenas da vontade do indivíduo, mas está principalmente ligado a estratégias estruturais que não conseguiram alcançar seus objetivos plenamente. Os principais entraves foram os

recursos – políticos e financeiros – que seriam fundamentais para o desenvolvimento de uma moralidade volta para valorização do trabalho e daquilo que o Estado, e o mercado, empunhava como formalidade.

Aquele estrato excluído se manteve praticando atividades informais – praticando atividades legais por meios ilegais – que foram, e ainda são perseguidas pelo poder público; ou exercendo atividades em subempregos, em condições extremamente precárias e por breves períodos de tempo.

No caso do Recife, a segregação não é fenômeno apenas relativo a concentração de capital financeiro, como houve e ainda há estratégias de segregação especial – procurando afastar a cada dia esse estrato dos locais estratégicos, imagéticos, da cidade contemporânea.

Os ambulantes, portanto, fazem parte de um estrato da sociedade brasileira que está sempre a margem das oportunidades, lhes relegando apenas as migalhas deixadas pelas brechas na estrutura. Com baixa escolaridade e difícil acesso às atividades formais disponíveis no mercado, esse grupo procura sobreviver por conta própria através do auto emprego, enfrentando os conteúdos legais do Estado e justificando suas ações através do trabalho exercido. Trabalho sempre representado como um símbolo de honra e produtor de uma série de valores agregados. Trabalho como uma atividade responsável por garantir o sustento do indivíduo e de sua família. Os ambulantes do metrô reconhecem o trabalho formal como uma forma de segura, mas não o enxergam como uma forma melhor que o que exercem cotidianamente nas escadarias, plataformas e no metrô. Para eles, ambos são trabalhos e, conseqüentemente, ambos são legítimos.

A expressão “trabalhadora” e “pai de família” são sempre utilizadas agregadas ao trabalho – sendo a segunda muito mais utilizada que a primeira. Os termos fazem alusão a condição de uma pessoa que, através de seu esforço, ganha seu dinheiro de forma honesta e com esses garantem o sustento de suas famílias. Para esse grupo, eles escolheram a opção mais difícil, pois, como disse Jessé Souza (2012), a ralé está sempre a um passo da criminalidade.

Nos discursos dos ambulantes é possível notar que a criminalidade é sempre o caminho mais fácil; eles parecem estar cercados por ela, mas conseguiram cavar uma brecha no cerco e fizeram e fazem o mais difícil.

O sentimento de estar fora, à margem, é ainda mais intenso quando, em exercício de seu trabalho como ambulantes no metrô, são acossados por ações violentas pelos

seguranças do metrô – sejam eles da BBC ou da PFF - o *esculacho*. Muitos ambulantes me disseram que procuram trabalho de carteira assinada, mas não conseguem nenhuma vaga há anos, então precisam de alguma forma para ganhar dinheiro e sobreviver. Porém são punidos violentamente não importando a opção que escolham.

Independente de atuarem na informalidade ou na ilegalidade. Não há opção sem violência nesse mundo. Sentir violentado por não ter oportunidades, de estar separado do mundo da superfície, da normalidade, é sentir-se violentado física e mentalmente todos os dias.

## REFERÊNCIAS

- ANDRADE, Manuel Correia de. Geografia econômica. 5ª Edição. São Paulo: Atlas, 1977. \_\_\_\_\_. Recife: problemática de uma metrópole de região subdesenvolvida. Recife: editora Universitária, 1979.
- ARAÚJO, Paulo M. *ETNOMETODOLOGIA: Consciência, linguagem e o fenômeno da vida cotidiana*. SINAIIS – Revista eletrônica. Ciências Sociais; Vitória; CCHN, UFES, Edição n.11, v.1, Junho, 2012.
- ARAÚJO, Maria do Socorro Pedrosa de. A aventura do comércio informal no Recife. Tese (doutorado) – Universidade Federal de Pernambuco, CAC. Desenvolvimento urbano, 2014.
- ARAÚJO, Tarcísio Patrício de; LIMA, Ana Eliza Medeiros de Vasconcelos. *Trabalho precário no meio urbano: semáforos do Recife*. Recife: Fundação Joaquim Nabuco, Editora Massangana, 2007. 80p.: il.
- BARROSO, Priscila Farfan. “Na rua!”: Mercado de trabalho e trajetórias sociais de vendedores informais. Caderno Eletrônico de Ciências Sociais, Vitória, v. 5, n. 2, pp. 22-38, 2017.
- BIRNBAUM, P. & CHAZEL, F. **Teoria Sociológica**, São Paulo, HUCITEC/Edusp, 1977.
- BLUMER, Herbert. A natureza do interacionismo simbólico. In: MORTENSEN, C. D. (Org). *Teoria da comunicação: textos básicos*. São Paulo: Mosaico, 1980.
- BOMPASTOR, Sylvia Couceiro. “Cidade Moderna X Trabalho Urbano: A questão do comércio ambulante no Recife nos séculos XIX e XX.” In: Cad. Est. Soc. Recife, v. 10, n. 1, p. 25-40, jan. 1994.
- BOVO, Cassiano Ricardo Martines. A contribuição da teoria de rede social de Mark Granovetter, para a compreensão do funcionamento dos mercados e da atuação das empresas. Revista pensamento e realidade, v.29. n.3, 2014.
- BURT, R. (2004). Structural holes and good ideas. *American Journal of Sociology*, 110(2), 349–399. doi:10.1086/421787
- CAILLÉ, Alain. “O Dom entre o interesse e 'desinteressamento'”. In: Paulo Henrique Martins & Roberta Campos Bivar. *Polifonia do Dom*. Recife: Editora Universitária da UFPE, 2006, p. 25-65.

CAPELLI, Rodrigo Dionísio. ARAÚJO. Shopping Trem: Uma análise das atividades do trabalho informal no interior das composições da linha 8 da CPTM. Dissertação de Mestrado em Sociologia da PUCSP.

CERTEAU, Michel de. A Invenção do cotidiano. 3 ed. Trad. Ephraim Ferreira Alves. Petrópolis: Vozes, 1998.

COULON, A. Etnometodologia. Petrópolis: Vozes, 1995.

COUTINHO, Katharine. Não existe policial ferroviário federal', explica a PF-PE, sobre prisão de 23. G1, Pernambuco. 28 de fevereiro, 2013. <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2013/02/nao-existe-policial-ferroviario-federal-explica-pf-pe-sobre-prisao-de-23.htm>

FLICK, U. (2009). Uma introdução à pesquisa qualitativa. 2ª ed. Porto Alegre: Bookman, 3ª edição.

FRANÇA, Márcio Abreu de. Sociabilidade violenta e regulação da violência no Brasil estudo sobre a especificidade da violência urbana brasileira. Estudo sobre a especificidade da violência urbana brasileira. Tese (Doutorado). CFCH –Universidade Federal de Pernambuco, 2015.

FRANÇA, Anna Laura Teixeira de. As possibilidades de ascensão social oferecidas no Pernambuco colonial – Séculos XVII e XVIII. Revista de Humanidades, v.5, n.12, out/nov. 2004.

FREIRE DA SILVA, Carlos. *Trabalho informal e redes de subcontratação*: dinâmicas urbanas da indústria de confecção de São Paulo. Dissertação (Mestrado em Sociologia), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2008.

FOUCAULT, Michel. Vigiar e Punir, Editora Vozes, 1999. - Burns, McNall Edward.

FONTES, Breno Augusto Souto Maior e STELZIG, Sabina. Sobre trajetórias de sociabilidade: a idéia de relé social como mecanismo criador de novas redes sociais. Política e Sociedade, N°5, outubro, 2004.

FONTES, Breno Augusto Souto Maior. 1999. Capital Social e Terceiro Setor: sobre a estruturação das redes sociais em associações voluntárias. Caderno CRH, 30-31:239-265.

FONTES, Breno Augusto Souto Maior Fontes. Os espaços de sociabilidade na construção dos territórios. REVISTA BRASILEIRA DE GESTÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL, v. 14, p. 165-179, 2018.

- GARFINKEL, H. *Studies in ethnomethodology*. New Jersey: Prentice Hall, 1967.
- GOFFMAN, Erving. A representação do eu na vida cotidiana: tradução de Maria Célia Santos Raposo. Petrópolis, Vozes, 1985.
- GRANOVETTER, M. Problems of explanation in economic sociology. In: NOHRIA, N.; ECCLES, R. *Networks and Organizations: structure, form, and action*. Boston: Harvard Business School Press, 1992.
- \_\_\_\_\_. The strength of weak ties. *American Journal of Sociology*, vol.78, no.6, May 1973, p.1360-1380.
- \_\_\_\_\_. Economic Action in Social Structure: The problem of Embeddedness. In: GRANOVETTER, Mark and SWEDBERG, Richard (Edit.) *The Sociology of Economic Life*. Boulder: Westview Press, 1992, p 53-81.
- GEERTZ, Clifford. 1978. "The Bazaar Economy: Information and Searchin Peasant Marketing." *American Economic Review* 68:28-32.
- HERITAGE, J. Etnometodologia. In: GIDDENS, A.; TURNER, J. (Org.). *Teoria social hoje*. São Paulo: Editora UNESP, p. 321-392, 1999.
- HAMMERSLEY, M. y ATKINSON, P. (1994) *Etnografía. Métodos de Investigación*. Barcelona: Paidós. (Caroline).
- JOAS, Hans. 1999. Interacionismo simbólico. In: Anthony Giddens; Jonathan Turner (orgs.). *Teoria Social Hoje*. (Trad. Gilson C. Cardoso de Sousa) São Paulo: Editora Unesp, pp.127-74. [1987]
- MAINARDES, Jefferson. Pesquisa etnográfica: elementos essenciais. In: BOURGUIGNON, Jussara Ayres. *Pesquisa Social: Reflexões teóricas e metodológicas*. Ponta Grossa: Toda Palavra, 2009. p. 99-124
- MOURA JÚNIOR, Cosme Oliveira. *Economia, cotidiano e socialidade no comércio de rua: o caso de São Luís*. São Luís; EDUFMA, 2010.
- MALDONADO, Asael M.; ZARAGOZA Contreras, Laura La interacción social en el pensamiento sociológico de Erving Goffman *Espacios Públicos*, vol. 14, núm. 31, mayo-agosto, 2011, pp. 158-175 Universidad Autónoma del Estado de México Toluca, México
- NUNES, João Arriscado. Erving Goffman, a Análise de Quadros e a Sociologia da Vida Cotidiana. *Revista Crítica de Ciências Sociais*, Nº.37, Junho, 1993.
- OLIVEIRA, S. A; MONTENEGRO, L.M. *ETNOMETODOLOGIA: desvendando da alquimia da vivência cotidiana*. Cad. EBAPE.BR, v. 10, nº 1, artigo 7, Rio de Janeiro, Março. 2012. p. 143-145.

PAMPLONA, J. B. Erguendo-se pelos próprios cabelos: auto emprego e reestruturação produtiva no Brasil. São Paulo: Germinal, Fapesp, 2001<sup>a</sup>.

PERELMAN, Mariano D. Trabajar en los trenes: la venta ambulante en la ciudad de Buenos Aires. Horizontes Antropológicos, Porto Alegre, ano 19, n. 39, p. 179-204, jan./jun. 2013

PERES, Thiago B. INFORMALIDADE: UM CONCEITO EM BUSCA DE UMA TEORIA. Revista da ABET, v. 14, n. 2, Julho a Dezembro de 2015

PIRES, Lenin. Arreglar não é pedir arrego: uma etnografia de processos de administração institucional de conflitos no âmbito da venda ambulante em Buenos Aires e Rio de Janeiro. Tese (Doutorado em Antropologia) - UFF - Programa de Pós-Graduação em Antropologia, Niterói, 2010.

\_\_\_\_\_. Esculhamba, mas não esculacha! uma etnografia dos usos urbanos de trens na Central do Brasil. Niterói: Editora da UFF, 2011. (Coleção Antropologia e Ciência Política, 50).

PORTES, Alejandro e HALLER, William. La Economía Informal. CEPAL. Division de Desarrollo Social. Políticas Sociales, serie 100. Santiago de Chile, noviembre 2004.

\_\_\_\_\_. *The informal economy*. In: SMELSER, Neil; SWEDBERG, Richard (Org.). *The handbook of economic sociology*. New York: Princeton University Press, 2005. p. 505-526.

RAUD-MATTEDI, C. Análise crítica da Sociologia Econômica de Mark Granovetter. Política e Sociedade, n. 6, p.59-82, abril 2005.

RAMÍREZ, E. & TUNAL, G. (2016). El trabajo informal de los vagoneros en el Metro de la Ciudad de México. *Pensamiento Americano*, 9(16), 78-109.

\_\_\_\_\_. *Mercado informal e Estado: jogos de poder entre tolerância e repressão*. in: *Ilegalismos, cidade e política/ Organização Christian Azais, Gabriel Kessler, Vera Silva Teles – Belo Horizonte, MG: Fino Traço, 2012 (cap.2).*

SCHWANDT, Thomas A. (2006). ‘Três posturas epistemológicas para a investigação qualitativa: interpretativismo, hermenêutica e construcionismo social’.

SANTOS, Breno Bittercourt. Entre a desqualificação e a resistência: a construção de identidades entre trabalhadores do mercado de trabalho na cidade do Recife. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco. CFCH, Sociologia, 2010.

SILVA, L.A.M. Mercado de trabalho ontem e hoje: informalidade e empregabilidade como categorias de entendimento. In: SANTANA, M.A.; RAMALHO, J.R.(orgs). Além da fábrica: trabalhadores, sindicato, e a nova questão social. São Paulo, Boitempo, 2003.

SOUZA, Jessé (2009). A Ralé Brasileira: Quem É e Como Vive, Belo Horizonte: UFMG.

SOUZA, Jessé, Os Batalhadores Brasileiros: Nova Classe Média ou Nova Classe Trabalhadora? Belo Horizonte: UFMG, 2012.

TEIXEIRA, I. R. **O conceito de território e seu emprego nos estudos sobre migrações:** contribuições geográficas para a Sociologia. DIALOGUS, Ribeirão Preto, v.4, n.1, 2008

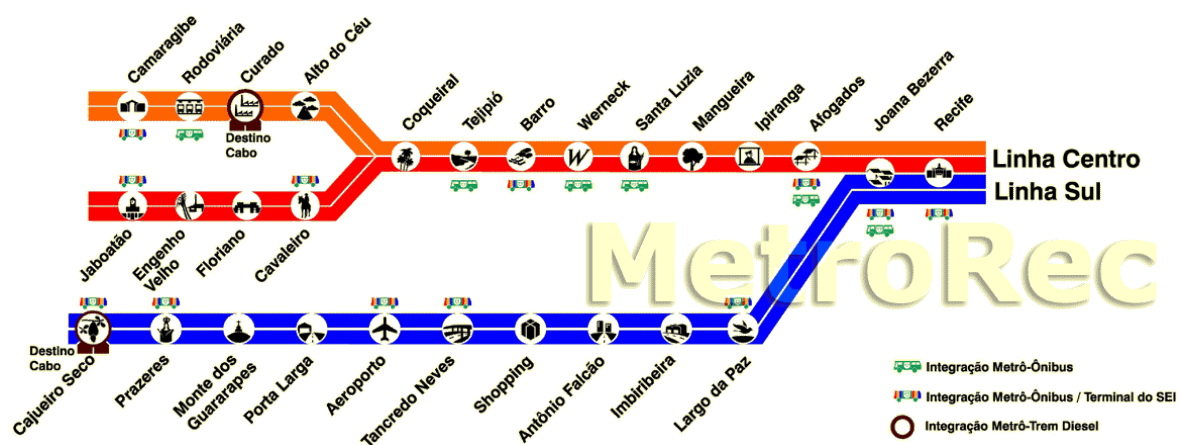
WEBER, Max – Economia e Sociedade: Fundamentos da Sociologia Compreensiva. 4ª Ed. Volume 1, Brasília, DF: Editora Universidade de Brasília; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 1999, 46.

## APÊNDICE A - ROTEIRO DE ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA

| Sobre o ambulante                                                                                             |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Onde nasceu?                                                                                               |
| 2. Onde vive atualmente?                                                                                      |
| 3. Qual a idade?                                                                                              |
| 4. Nível de escolaridade?                                                                                     |
| 5. Identificação de raça/cor?                                                                                 |
| 6. Quais foram as experiências de trabalho antes do metrô – seja no mercado formal ou informal?               |
| 7. Por que escolheu se tornar comerciante no metrô?                                                           |
|                                                                                                               |
| Sobre a experiência de comerciante                                                                            |
| 1. Como foi a entrada no metrô como ambulante? Conhecia alguém?                                               |
| 2. Existem regras entre os ambulantes? Quais são?                                                             |
| 3. O que o ambulante não pode fazer?                                                                          |
| 4. Como tu aprendesse o que se deve fazer ou não?                                                             |
|                                                                                                               |
| Sobre o cotidiano no comércio no metrô                                                                        |
| 1. Tu poderias me descrever o teu cotidiano aqui no metrô? (Horário de chegada, intervalo e horário de saída) |
|                                                                                                               |
| Sobre relacionamento ambulante com ambulante                                                                  |
| 1. Se tu estás sem dinheiro para comprar mercadoria, algum ambulante te ajuda?                                |
| 2. Se tu precisares se ausentar, algum ambulante diz fica com tua mercadoria para vender?                     |
|                                                                                                               |
| Sobre a experiência no mercado informal                                                                       |
| 1. Quais são as diferenças entre o trabalho na informalidade e o trabalho formal?                             |
|                                                                                                               |
| 2. Quais as vantagens de se trabalhar aqui no metrô?                                                          |
|                                                                                                               |
| Sobre o lucro da atividade informal.                                                                          |
| 1. Tu lucras mais trabalhando como ambulante ou num emprego formal?                                           |

|                                                                                                                                                                                                                   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2. Tu ficarias no mercado ambulante no metrô se a atividade fosse melhor regulada (organizada)?                                                                                                                   |
| 3. Tu já presenciaste alguma tentativa de organização dos ambulantes? Tipo a formação de um grupo maior que lute pelos direitos de vocês? Existe alguém influente entre vocês capaz de articular algo desse tipo? |
| 4. Sobre o teu rendimento, como é que tu calculas o preço da mercadoria?                                                                                                                                          |
| 5. Porque os produtos vendidos aqui no metrô são mais baratos que nos outros mercados?                                                                                                                            |
| 6. Tu combinas o preço do produto com outros ambulantes?                                                                                                                                                          |
| 7. E os ambulantes das outras estações e que vendem no metrô? Como é que o preço de uma mercadoria, como pipoca e água é o mesmo preço vendido por toda a extensão do comércio no metrô?                          |
| <b>Sobre as mercadorias</b>                                                                                                                                                                                       |
| 1. Onde vocês compram as mercadorias?                                                                                                                                                                             |
| <b>Sobre as relações com os funcionários</b>                                                                                                                                                                      |
| 1. Tu se relacionas com os funcionários daqui do metrô? Como é esta relação? Conflitiva ou Compreensiva.                                                                                                          |
| 2. E com os seguranças? Existe algum ou alguns que tu tens uma “amizade”?                                                                                                                                         |
| <b>Sobre relacionamento com os clientes</b>                                                                                                                                                                       |
| 1. Tu achas que existe uma fidelidade entre os ambulantes e os clientes? Tem algum cliente que sempre compra contigo?                                                                                             |
| 2. Algum já chegou aqui e reclamou com vocês por causa da atividade?                                                                                                                                              |

## ANEXO A – MAPA DA REDE METROVIÁRIA DO RECIFE



Mapa esquemático dos trilhos e estações do Metrô do Recife - MetroRec, disponibilizado em Out. 2009. Fonte: MetroRec