

UFRRJ
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

DISSERTAÇÃO

**PRECARIZAÇÃO SOBRE TRILHOS: O COMÉRCIO AMBULANTE NO
TRANSPORTE FERROVIÁRIO DO RIO DE JANEIRO**

RENATA BRAGA DOS SANTOS

2025



**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

**PRECARIZAÇÃO SOBRE TRILHOS: O COMÉRCIO AMBULANTE NO
TRANSPORTE FERROVIÁRIO DO RIO DE JANEIRO**

RENATA BRAGA DOS SANTOS

Sob a orientação do professor

Dr. Maurilio Lima Botelho

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de **Mestra em Geografia**, no Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFRRJ, Linha 1: Espaço, Política e Planejamento, Subárea: Espaço e Economia Política Urbano-Regional.

Seropédica – RJ

Junho de 2025

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Biblioteca Central / Seção de Processamento Técnico

Ficha catalográfica elaborada
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

SS237p Santos, Renata Braga dos, 1995-
PRECARIZAÇÃO SOBRE TRILHOS: O COMÉRCIO AMBULANTE NO
TRANSPORTE FERROVIÁRIO DO RIO DE JANEIRO / Renata
Braga dos Santos. - Seropédica - RJ, 2025.
89 f.: il.

Orientador: Maurilio Lima Botelho.
Dissertação (Mestrado). -- Universidade Federal Rural
do Rio de Janeiro, Programa de Pós Graduação em
Geografia, 2025.

1. Comércio Ambulante. 2. Transporte Ferroviário.
3. Informalidade. 4. Precarização do trabalho. 5. Rio
de Janeiro. I. Botelho, Maurilio Lima, 1978-,
orient. II Universidade Federal Rural do Rio de
Janeiro. Programa de Pós Graduação em Geografia III.
Título.



MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS



HOMOLOGAÇÃO DE DISSERTAÇÃO DE MESTRADO Nº 36/2025 - IGEO (11.39.00.34)

Nº do Protocolo: 23083.032941/2025-00

Seropédica-RJ, 26 de junho de 2025.

UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS / INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

RENATA BRAGA DOS SANTOS

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de **Mestre em Geografia**, no Programa de Pós-Graduação em Geografia, área de concentração em Espaço, Questões Ambientais e Formação em Geografia.

DISSERTAÇÃO APROVADA EM 24/06/2025

Maurilio Lima Botelho. (Dr) UFRRJ

Orientador, presidente da banca

Lirian Melchior. (Dra) UFRRJ

Examinador Interno

Mariela Natalia Becher. (Dra) UERJ

Examinador Externo

(Assinado digitalmente em 26/06/2025 16:24)

LIRIAN MELCHIOR
CHEFE DE DEPARTAMENTO
DeGEOIA (11.39.39)
Matrícula: ###074#0

(Assinado digitalmente em 26/06/2025 13:21)

MAURILIO LIMA BOTELHO
PROFESSOR DO MAGISTERIO SUPERIOR
DeGEOIA (11.39.39)
Matrícula: ###854#7

(Assinado digitalmente em
26/06/2025 13:03)
MARIELA NATALIA BECHER
ASSINANTE EXTERNO
Passaporte: ###4705#7

Visualize o documento original em <https://sipac.ufrj.br/public/documentos/index.jsp> informando seu número: **36**, ano: **2025**, tipo: **HOMOLOGAÇÃO DE DISSERTAÇÃO DE MESTRADO**, data de emissão: **26/06/2025** e o código de verificação: **0f05cd0a6d**

Dedico esta dissertação, com admiração e respeito, à classe trabalhadora, que resiste diariamente à desumanização imposta por um sistema que transforma vidas em mercadorias.

AGRADECIMENTOS

Pensei inúmeras vezes se chegaria a concretizar este momento. Durante o período pandêmico, perdi a fé em tudo e me vi refém de sentimentos que me consumiam. Aos poucos, porém, percebi a beleza de viver e a importância de fazer parte de algo maior. Essa tomada de consciência renovou meu fôlego e reacendeu a vontade de persistir nos meus sonhos.

Desde 2021, vivi muitas idas e vindas. Desvinculei-me fisicamente de Seropédica e retornei ao meu lugar de origem. Mesmo diante dos desafios, decidi transformar minha realidade e, aos poucos, trouxe mais leveza, paciência, compreensão e força para lidar com o que me afligia. Fomos forçados a manter relações em um mundo virtual, e confesso que, inicialmente, isso me desgastou. Aprender a ressignificar nossos laços em meio a esse contexto foi fundamental para preservar minha sanidade.

Durante esse período, perdi uma das pessoas mais importantes da nossa estrutura familiar: minha querida tia Di. Sua força e coragem eram um exemplo para todos nós, e ao lembrar de você, sinto um nó no peito e me pergunto: por que tinha que ser você? O que me conforta é saber que, agora, você descansa em paz, livre de todo sofrimento. O que permanece aqui é o seu amor e a saudade de estar perto de você.

Até aqui, obtive muitos aprendizados e inúmeras experiências profissionais – de babá, faxineira e auxiliar de jogos no Maracanã a atendente de call center – que, apesar das dificuldades, reforçaram minha vontade de vencer e a luta por uma vida mais digna. Hoje, sou grata por exercer a profissão que escolhi. Em tempos de crise, isso é, sem dúvida, um privilégio.

Em primeiro lugar, agradeço à Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro (UFRRJ) e ao Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGGEO) por possibilitarem a realização desta conquista. Agradeço pela oportunidade de fazer parte dessa família ruralina seropedicense, responsável por tantas trocas, reflexões, experiências e momentos de descontração.

Agradeço imensamente ao meu orientador, Prof. Maurílio Lima Botelho. Desde o primeiro dia em que assisti às suas aulas, fui instigada a refletir de maneira crítica. Parte da minha visão de mundo foi moldada por suas lentes. Obrigada por acolher minha causa, pela paciência e por me orientar até mesmo pelos caminhos mais tortuosos. Você é uma grande inspiração!

Estendo minha gratidão a todos os professores do Departamento e do PPGGEO. Mesmo diante das dificuldades impostas pela pandemia, vocês fizeram o possível e o impossível para manter a qualidade da pesquisa e do ensino. Muito obrigada!

Aos meus familiares, especialmente à minha mãe, agradeço por sempre acreditar em mim, por viver com leveza e por manter acesa a chama da esperança em meio ao caos. Se não fosse o seu apoio para que eu abandonasse o trabalho como secretária e abraçasse meus estudos, com todo o seu esforço, eu não teria rompido os ciclos que nos cercavam. Se hoje passei de uma formação básica em escola pública a mestre em Geografia, dedico toda essa trajetória a você, meu fôlego de vida. Eu te amo!

À minha irmã, Isadora Braga, agradeço por me fazer amadurecer. Sua existência despertou em mim uma enorme ânsia de vencer, de lutar pelos meus ideais, para que eles tenham valor em suas mãos. Esse sentimento trouxe-me senso de responsabilidade, amor e cuidado. Viver ao seu lado ao longo dessa jornada trouxe mais leveza e empatia.

Acompanhar seu crescimento e tê-la como amiga é um dos meus maiores presentes. Agradeço também ao meu pai, que soube ressignificar a vida e mostrar que nem tudo está perdido. Às minhas tias, primas e demais familiares, que compreenderam minha ausência em função dos estudos e da carga de trabalho, obrigada por tudo!

Aos meus amigos e amigas, agradeço pela compreensão e apoio ao longo deste percurso. À medida que o tempo e o trabalho aumentam, torna-se difícil manter a presença física, mas meu coração esteve sempre próximo de vocês. Minhas amigas ruralinas, Beatriz Sant’Anna e Natália Paes: vocês foram essenciais nesse processo. Nossas trocas, risadas e desabafos foram fundamentais. Saudades!

Por fim, ao meu namorado e companheiro de vida, André Rodrigues, agradeço por ser você. Sempre gosto de frisar o quanto a rural foi generosa comigo, inclusive ao me presentear com o nosso encontro. São quase dez anos de trocas, amadurecimento, aprendizados e muito amor em nossa caminhada. Mesmo que a distância geográfica não favoreça – ainda – os nossos encontros ao longo da semana, é sempre bom dividir a vida com você, seja nos fins de semana ou em cada minuto que compartilhamos. Obrigada por ser sinônimo de afago e apoio. “O que há dentro do meu coração, eu tenho guardado pra te dar. E todas as horas que o tempo tem pra me conceder, são tuas até morrer.”

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001/This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Finance Code 001.

“Jamais houve na história um período em que o medo fosse tão generalizado e alcançasse todas as áreas da nossa vida: medo do desemprego, medo da fome, medo da violência, medo do outro.”

(Milton Santos)

RESUMO

SANTOS, Renata Braga dos. **Precarização sobre trilhos: o comércio ambulante no transporte ferroviário do Rio de Janeiro**. 2025. Dissertação (Mestrado em Geografia) — Instituto de Geociências, Departamento de Geografia, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, 2025.

Esta pesquisa tem como objetivo central analisar o trabalho ambulante nas estações ferroviárias de Madureira e Maracanã como um sintoma das contradições do capitalismo contemporâneo. Para tanto, enfatizaremos como o mercado de trabalho se estrutura no sistema capitalista ao longo da história e, em seguida, apontaremos de que maneira o processo de urbanização centrado no transporte ferroviário atua como fator de segregação, delineando áreas e trajetos urbanos marcados por desigualdades socioespaciais. Com base nessa fundamentação, o estudo propõe analisar o trabalho ambulante no transporte ferroviário do Rio de Janeiro, enfatizando as inter-relações entre as dinâmicas laborais e a produção do espaço urbano fluminense. Para isso, busca-se caracterizar o perfil socioeconômico dos ambulantes que atuam nessas estações e compreender suas motivações para optar pelo comércio informal como forma de sustento. Além disso, objetiva-se identificar as estratégias de subsistência desses trabalhadores e os padrões de comercialização de mercadorias adotados, bem como analisar suas percepções sobre o mercado de trabalho formal e a atuação dos agentes de fiscalização, que condicionam suas rotinas e possibilidades de atuação. Por fim, a pesquisa confronta os dados empíricos com o referencial teórico que aborda as transformações recentes do mundo do trabalho, articulando autores que examinam as mudanças no processo de acumulação capitalista sob o viés das dinâmicas laborais e das reconfigurações do espaço urbano. Para concretizar este estudo, foram realizadas vinte entrevistas em 9 de janeiro de 2024: dez na estação de Madureira e dez na estação do Maracanã. Dessa forma, esta investigação contribui para a compreensão das múltiplas dimensões do mercado de trabalho informal e suas implicações na produção e reprodução do espaço urbano fluminense.

Palavras-Chave: Crise no mundo do trabalho; Transporte Ferroviário; Mobilidade Urbana; Trabalho ambulante; Rio de Janeiro.

ABSTRACT

This research aims to analyze street vending at the Madureira and Maracanã train stations as a symptom of the contradictions of contemporary capitalism. To this end, we will emphasize how the labor market is structured within the capitalist system throughout history and then point out how the urbanization process centered on rail transport acts as a factor of segregation, delineating urban areas and routes marked by socio-spatial inequalities. Based on this foundation, the study proposes to analyze street vending in Rio de Janeiro's rail transport system, emphasizing the interrelationships between labor dynamics and the production of urban space in the state. To this end, we seek to characterize the socioeconomic profile of street vendors working at these stations and understand their motivations for choosing informal commerce as a means of livelihood. Furthermore, we aim to identify the subsistence strategies of these workers and the patterns of merchandise marketing adopted, as well as analyze their perceptions of the formal labor market and the actions of enforcement agents, which condition their routines and possibilities for action. Finally, the research confronts the empirical data with the theoretical framework that addresses the recent transformations in the world of work, articulating authors who examine the changes in the process of capitalist accumulation from the perspective of labor dynamics and the reconfiguration of urban space. To carry out this study, twenty interviews were conducted on January 9, 2024: ten at the Madureira station and ten at the Maracanã station. Thus, this investigation contributes to the understanding of the multiple dimensions of the informal labor market and its implications for the production and reproduction of urban space in Rio de Janeiro state.

Keywords: Crisis in the world of work; Rail transport; Urban mobility; Street vendors; Rio de Janeiro.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Gráfico da taxa de desocupação (%) entre 2020 e 2022	2
Figura 2 : Gráfico da taxa de desocupação (%) terceiro trimestre de 2023.....	2
Figura 3: Taxa de Informalidade da população ocupada, por UFs - 1º Trimestre de 2025.	3
Figura 4: Trabalhadores Informais na cidade do Rio de Janeiro	4
Figura 5: Surfe Ferroviário	28
Figura 6: Ramais do Transporte Ferroviário do Rio de Janeiro	29
Figura 7- Mapa da Linha 1 do Metrô do Rio de Janeiro	36
Figura 8- Mapa da Linha 2 do Metrô do Rio de Janeiro	37
Figura 9- Mapa da Linha 4 do Metrô do Rio de Janeiro	38
Figura 10 - Mapa do Metrô do Rio de Janeiro	39
Figura 11: Trem a diesel.....	41
Figura 12: Estação Maracanã	43
Figura 13: Mapa da Supervia - Estações de Madureira.....	44

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Principais alterações na legislação trabalhista.....	22
--	----

LISTA DE SIGLAS

CBTU – Companhia Brasileira de Trens Urbanos
CLT – Consolidação das Leis do Trabalho
Flumitrens – Companhia Fluminense de Trens Urbanos
IA – Inteligência Artificial
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDH – Índice de Desenvolvimento Humano
IHU – Instituto Humanitas Unisinos
MEI – Microempreendedor Individual
OIT – Organização Internacional do Trabalho
PIB – Produto Interno Bruto
PJ – Pessoa Jurídica
PNAD – Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios
RAs – Regiões Administrativas
RFFSA – Rede Ferroviária Federal S.A.
RMRJ – Região Metropolitana do Rio de Janeiro

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO I: O MUNDO DO TRABALHO E O MODO DE PRODUÇÃO CAPITALISTA	7
1.1 Crise do trabalho no sistema capitalista	10
1.2 Legitimação do trabalho precarizado	18
1.3 Mudanças no mercado de trabalho brasileiro	21
CAPÍTULO II: SEGREGAÇÃO E MOBILIDADE URBANA: UM ESTUDO SOBRE OS CONTRASTES DO ESPAÇO URBANO FLUMINENSE	24
2.1 Urbanização e Segregação a partir dos Sistemas de Transporte na Região Metropolitana do Rio de Janeiro	24
2.2 Crise no Transporte Ferroviário na RMRJ	29
2.3 Transporte Público como Instrumento de Inclusão e Exclusão Urbana: Reflexões sobre os contrastes na Região Metropolitana do Rio de Janeiro	34
CAPÍTULO III: ENTRE VAGÕES E ESTAÇÕES: UM ESTUDO SOBRE O TRABALHO AMBULANTE NAS ESTAÇÕES DO MARACANÃ E MADUREIRA	40
3.1 Nos Trilhos da Metrôpole: A Supervia como Espaço de Circulação e Sobrevivência	40
3.2 Vendedores Ambulantes: Reflexões sobre as condições e dinâmicas do trabalho nos Ramais de Madureira e Maracanã	44
3.3 Dinâmicas Distintas: Contrastes e similaridades entre a estação de Madureira e Maracanã	48
CONCLUSÃO	51
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	53
ANEXO - ENTREVISTAS	55

1 INTRODUÇÃO

A presente pesquisa tem por objetivo dar continuidade a questões levantadas no trabalho de conclusão de curso intitulado “O comércio informal no transporte ferroviário do Rio de Janeiro”. O trabalho defendido no ano de 2019 teve como objetivo central realizar uma análise da comercialização de mercadorias ofertadas pelo comércio informal no modal de transporte ferroviário da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, na perspectiva dos dois circuitos da economia urbana. Ao longo da proposta, foram levantadas questões a respeito do papel dos transportes como eixo de organização e segregação do espaço urbano, bem como do processo de informalização do mercado de trabalho.

A teoria dos dois circuitos da economia urbana, conceito formulado por Milton Santos (2008), se constitui como fator determinante para nossa discussão. O circuito inferior é caracterizado pela intersecção das atividades modernas e não modernas, desprovidas de capital, mas que possuem certa complexidade devido à abrangência de trabalhos temporários, mal remunerados e instáveis. Ao longo do trabalho observamos que a desigualdade de renda e a fragilidade das relações trabalhistas são elementos importantes para entender as dinâmicas socioeconômicas que geram novas ocupações no transporte ferroviário. Em suma, o trabalho de conclusão de curso gerou novas indagações, principalmente a partir do trabalho de campo e das observações a respeito do fenômeno da comercialização no transporte ferroviário. Dentre os quatro ramais analisados, identificamos hierarquias e estruturas organizacionais entre os ambulantes.¹ No ramal Saracuruna, em particular, encontramos ambulantes que trabalham há mais de trinta anos dentro e fora das estações.

Com base nas análises desenvolvidas no trabalho de conclusão de curso, a presente pesquisa busca argumentações a respeito do mercado de trabalho na periferia do sistema capitalista, com ênfase nas relações de trabalho, comércio e consumo. O trabalho ambulante tem um papel irrefutável no cotidiano da população fluminense, visto que, além de distribuir um número considerável de mercadorias de baixo valor para grande parte da população que utiliza o transporte ferroviário, ele se tornou meio de sobrevivência para milhares de pessoas que se encontram à margem do mercado de trabalho formal.

Em vista do enfraquecimento das leis do mundo do trabalho, gerado pelas mudanças estruturais do sistema capitalista, há uma exacerbada crise social e econômica na vida urbana que se aprofundou em decorrência do Sars-CoV-2 (Novo Coronavírus), gerando novas formas de exploração e dominação. Em 2020 (início do período pandêmico) a taxa média de desocupação no Brasil bateu recorde em grande parte do país atingindo o total de 13,5%². Posteriormente, houve um declínio ínfimo atingindo 13,2 %³ em 2021 e em 2022, a taxa atingiu patamares mais baixos evidenciando um processo de “recuperação” chegando a 9,3%⁴. (Figura 1)

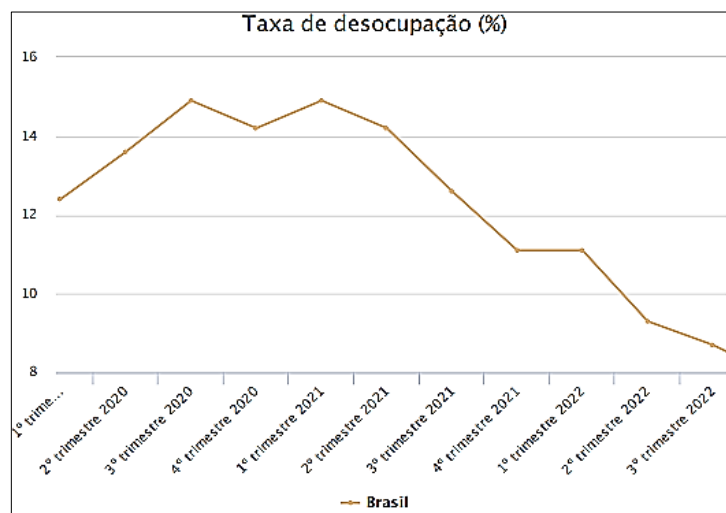
¹ Supervia. **Mapa de Linhas** - ramais analisados - Santa Cruz, Japeri, Belford Roxo e Saracuruna. *Supervia trens urbanos*. Disponível em: <https://www.supervia.com.br/pt-br/mapa-de-linhas> Acesso em 15/11/2022.

² **Com pandemia, 20 estados têm taxa média de desemprego recorde em 2020**, Agência de notícias IBGE, 28 de abril de 2021. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/30235-com-pandemia-20-estados-tem-taxa-media-de-desemprego-recorde-em-2020> Acesso: 15/11/2022

³ Carneiro, Lucianne. **Taxa média de desemprego cai para 13,2% em 2021**, *Valor Econômico*, 24 de fevereiro de 2022. Disponível em: <https://valor.globo.com/brasil/noticia/2022/02/24/taxa-media-anual-de-desemprego-em-2021-recua-para-132-pontos-percentuais-em-2021-ante-138-em-2020-diz-ibge.ghtml> Acesso em 16/11/2022

⁴ **Taxa média de desemprego cai a 9,3% em 2022, menor patamar desde 2015**, Agência de notícias IBGE, 28 de fevereiro de 2023. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/30235-com-pandemia-20-estados-tem-taxa-media-de-desemprego-recorde-em-2020>

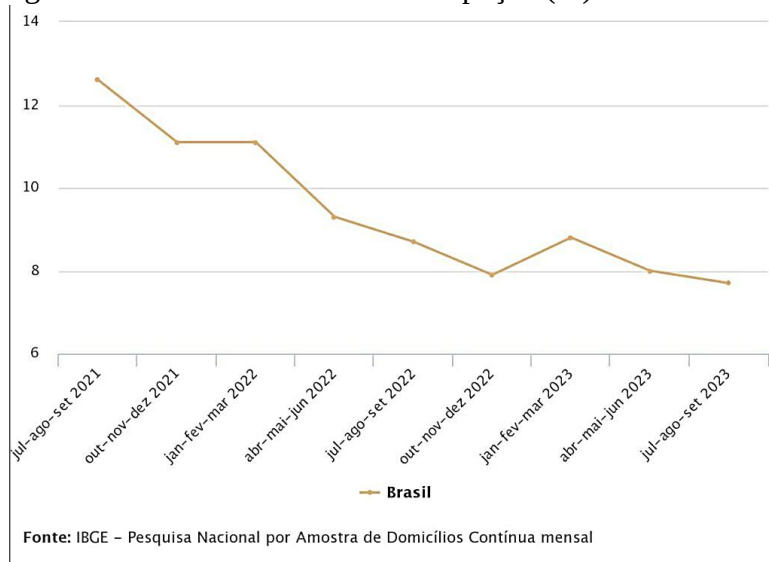
Figura 1: Gráfico da taxa de desocupação (%) entre 2020 e 2022



Fonte: IBGE - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua trimestral

Segundo os dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) Contínua, em 2023 a taxa de desocupados caiu para 7,7% no terceiro trimestre e o número de ocupados atingiu recorde na série. (Figura 2)

Figura 2 : Gráfico da taxa de desocupação (%) terceiro



Fonte: IBGE - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua mensal

Fonte: IBGE - Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua trimestral

No quarto trimestre, houve redução da taxa de desocupação no país, que passou de 7,7% para 7,4%, redução observada em apenas duas unidades da federação: Rio de Janeiro (de 10,9% para 10,0%) e Rio Grande do Norte (de 10,1% para 8,3%).⁵ Já no início do ano de 2024 a taxa

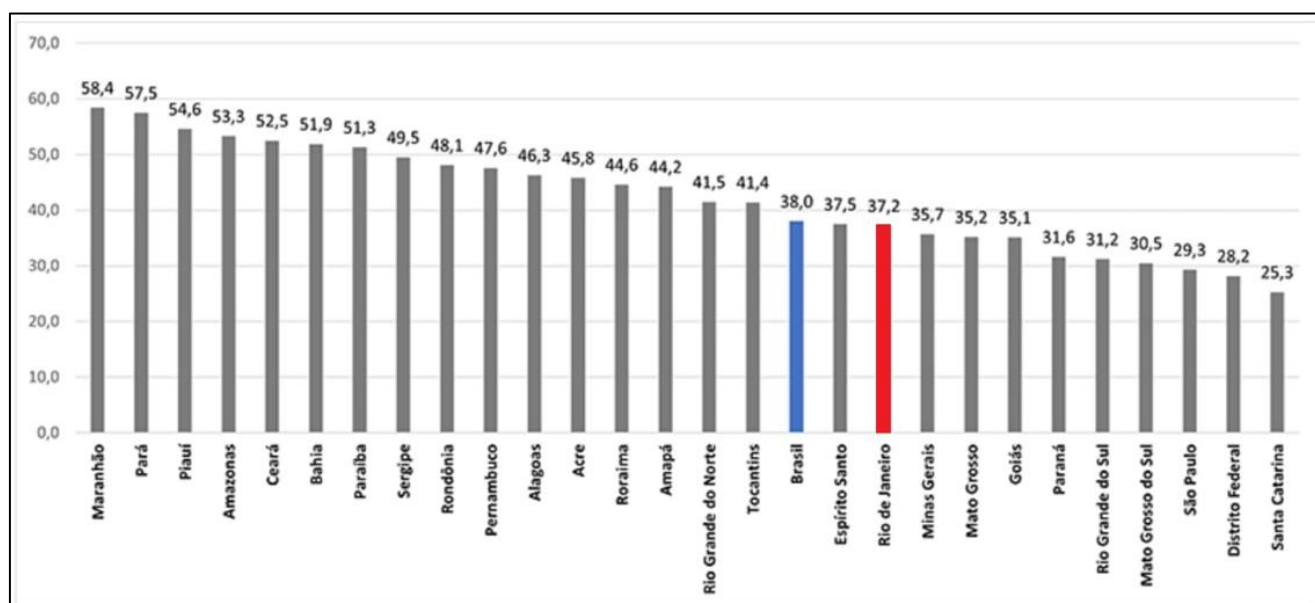
noticias/noticias/36351-taxa-media-de-desemprego-cai-a-9-3-em-2022-menor-patamar-desde-2015 Acesso em 13/04/2023

⁵ **Desocupação cai apenas no Sudeste no quarto trimestre**, Agência de notícias IBGE, 16 de fevereiro de 2024. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/39207-desocupacao-cai-apesas-no-sudeste-no-quarto-trimestre> Acesso em: 16/02/2024.

de desocupação no país aumentou para 7,9% no primeiro trimestre, registrando uma elevação de 0,5 ponto percentual (p.p.) em comparação com o quarto trimestre de 2023. Esse crescimento foi observado em oito unidades da federação.⁶

Apesar da taxa de desemprego anual de 2024 ser de 6,6% (equivalente a 7,4 milhões de pessoas), a informalidade abrange uma parte considerável da população ocupada no Brasil (PNAD, 2024). O número de trabalhadores informais no Brasil chegou a 38,0% o maior percentual do período (Agência Brasil, 2025) e chegou a 37,2% no Rio de Janeiro (Figura 3).⁷ Se a informalidade fosse incluída na análise da taxa de desemprego, a taxa de desocupação aumentaria consideravelmente. Portanto, os dados estatísticos não expressam com clareza o percentual de pessoas que compõem esse panorama e inibem uma nova face do desemprego no período pré e pós-pandemia.

Figura 3: Taxa de Informalidade da população ocupada, por UFs - 1º Trimestre de 2025.



Fonte: [PNAD Contínua Trimestral: desocupação cresce em 12 das 27 UFs no primeiro trimestre de 2025 | Agência de Notícias](#)

A informalidade presente na cidade do Rio de Janeiro se configura como um indicador significativo da vulnerabilidade socioeconômica que tem afetado o município nos últimos anos (Figura 4). Esse fenômeno, intrinsecamente relacionado ao mercado de trabalho, pode ser entendido como a prática de atividades laborais sem o devido registro formal. Diversos fatores corroboram para a elevada taxa de informalidade que permeia a realidade carioca.

⁶ Desocupação cresce em oito e cai em apenas uma Unidade da Federação no primeiro trimestre do ano, Agência de notícias IBGE, 17 de maio de 2024. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/40109-desocupacao-cresce-em-oito-e-cai-em-apenas-uma-unidade-da-federacao-no-primeiro-trimestre-do-ano>. Acesso em 17/05/2024.

⁷⁷ “A taxa de informalidade da população ocupada é calculada considerando-se os empregados no setor privado e os empregados domésticos sem carteira de trabalho assinada, além dos empregadores e trabalhadores por conta própria sem registro no CNPJ e dos trabalhadores familiares auxiliares.” Agência de notícias IBGE, 16 de maio de 2025. Disponível em: [Desocupação aumenta em 12 unidades da federação no primeiro trimestre de 2025 | Agência de Notícias](#). Acesso em 25/05/2025.

Figura 4: Trabalhadores Informais na cidade do Rio de Janeiro



Fonte: <https://observatorioeconomico.rio/>

Um elemento crucial é a escassez de oportunidades de emprego formal, resultado de um processo de reestruturação produtiva que torna o trabalho estável dispensável. A desindustrialização precoce, o avanço da automação e a precarização das leis trabalhistas contribuíram para a redução significativa dos postos de trabalho. Essas transformações estruturais do capitalismo privilegiam o capital financeiro, em detrimento da geração de vínculos empregatícios formalizados. Como resultado, muitos indivíduos se veem obrigados a se envolver em atividades informais, como o comércio ambulante, prestação de serviços não formalizados e trabalho doméstico sem registro, na busca pela subsistência.

Além disso, a crise econômica que afetou o país nos últimos anos causou um impacto negativo no mercado de trabalho, levando um contingente significativo de pessoas que viram nesse setor uma alternativa para garantir o sustento de suas famílias. O aumento progressivo de uma população marginalizada constitui um fenômeno de grande relevância socioeconômica que exige análise crítica. Este crescimento evidencia a produção contínua de um contingente de trabalhadores considerados improdutivos no contexto laboral contemporâneo. A marginalização social e econômica desses indivíduos representa não apenas um desafio para a equidade e inclusão, mas também provoca reflexões sobre as dinâmicas estruturais que estimulam a geração e perpetuação desse grupo à margem do sistema produtivo.

É neste contexto e campo de análise que o objeto de estudo retratado se aproxima da discussão proposta. O emprego segue sendo uma necessidade vital, enquanto o mercado de trabalho se apresenta como uma ilusão – distante, restrito e marcado por contradições. A percepção acerca das transformações do espaço metropolitano fluminense se torna crucial para o entendimento dos diferentes usos do tecido urbano e para a compreensão das crises urbanas contemporâneas. O comércio informal no transporte ferroviário da Região Metropolitana do

Rio de Janeiro (RMRJ), ao mesmo tempo em que é declarado como Patrimônio Cultural de Natureza Imaterial⁸, é perseguido e criminalizado⁹ constantemente.

Ao longo do trabalho de conclusão de curso realizado anteriormente, surgiram questionamentos que não puderam ser explorados em sua totalidade naquela ocasião, especialmente devido à complexidade do fenômeno e à maturidade do processo de análise. Nesse contexto, dar continuidade à pesquisa se torna relevante por sua capacidade de ampliar a compreensão sobre as mudanças no mundo do trabalho, as disparidades socioeconômicas e as estratégias de resistência e organização coletiva que surgem à margem do sistema produtivo.

A escolha pelo aprofundamento da temática parte de uma vivência direta com o objeto de estudo e da constatação de sua relevância socioespacial. A presença cotidiana dos ambulantes nos trens da Supervia extrapola uma simples dinâmica comercial; trata-se de uma prática enraizada nas estratégias de sobrevivência de milhares de trabalhadores que se encontram à margem do mercado formal e que operam em meio às brechas e contradições do sistema capitalista. Essa realidade materializa as contradições inerentes ao desenvolvimento capitalista no Brasil, articulando dimensões históricas de racialização, segregação espacial e precariedade estrutural do trabalho.

As dinâmicas de comercialização e circulação de mercadorias nos trens da Supervia revelam aspectos centrais sobre a reconfiguração do mercado de trabalho brasileiro. Este espaço de mobilidade urbana, em sua dupla dimensão funcional e simbólica, se configura como um *locus* privilegiado para a observação de práticas econômicas informais que desafiam as fronteiras do mercado regulado e expõem as limitações das políticas públicas.

Além disso, o cenário pós-pandêmico, agravado pela flexibilização das leis trabalhistas e pela retração das políticas públicas voltadas à proteção social, reforça a necessidade de olhar para as experiências informais não apenas como alternativas individuais de renda, mas como fenômenos coletivos que se articulam com a crise do trabalho, com reconfiguração dos espaços urbanos e com os limites da formalização no atual estágio do capitalismo.

Diante dessa perspectiva, esta pesquisa tem como objetivo investigar como as dinâmicas do trabalho ambulante nas estações de Madureira e Maracanã, no transporte ferroviário do Rio de Janeiro, refletem as transformações do mercado de trabalho e as contradições socioespaciais na periferia do sistema capitalista. Para tanto, é fundamental examinar a interdependência entre a precarização laboral, a mobilidade urbana e a produção do espaço metropolitano a fim de aprofundar a compreensão sobre essa realidade.

No que diz respeito aos objetivos específicos, a pesquisa se propõe a examinar o processo de urbanização centrado no transporte ferroviário como eixo de segregação, caracterizar o perfil socioeconômico e as motivações de trabalho dos ambulantes; identificar suas estratégias e os fluxos de mercadorias que sustentam suas respectivas atividades; compreender a percepção dos trabalhadores sobre o mercado de trabalho e a fiscalização nos trens; e, por fim, contrapor os dados empíricos às referências teóricas sobre as alterações no mundo do trabalho. Dessa forma, o estudo pretende estabelecer um diálogo entre a realidade vivida pelos ambulantes e as dinâmicas mais amplas do capitalismo contemporâneo.

Com o intuito de aprofundar essa problemática, a presente pesquisa busca analisar dinâmicas sobre o mundo do trabalho a partir do diálogo entre várias percepções conceituais, principalmente a partir da obra de Harvey (1992;2008), Guy Standing (2013), Ruy Braga

⁸ Porcicionio, Gilberto. **Ambulantes de trens viram patrimônio imaterial do Rio**, *O Globo*, 08 de janeiro de 2021. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/ambulantes-de-trens-iram-patrimonio-imaterial-do-rio-24827868#:~:text=RIO%20%E2%80%94%20Apesar%20de%20n%C3%A3o%20serem,Ci%C3%A1udio%20Castro%20sancionar%20a%20lei>. Acesso em 13/04/2023

⁹ Calgagno, Victor. **Alçados a patrimônio do Rio, ambulantes continuam proibidos de trabalhar nos trens**, *Carta Capital*, 24 de janeiro de 2021. Disponível em <https://www.cartacapital.com.br/sociedade/alcados-a-patrimonio-do-rio-ambulantes-continuam-proibidos-de-trabalhar-nos-trens/> Acesso em 13/04/2023.

(2017), Ricardo Antunes (2006;2020), Milton Santos (2008), Maria Cristina Cacciamali (2000), Vera da Silva Telles (2010) e Francisco de Oliveira (2015), evidenciando a complexidade do fenômeno e as suas diferentes conotações. No que se refere ao processo de urbanização enfatizado pelos distintos usos e ramificações do transporte ferroviário no espaço urbano, recorro às contribuições teóricas de Milton Santos (2008), Maurício de Almeida Abreu (2013) e Américo Freire (2001).

A pesquisa seguiu uma abordagem empírica combinando observação direta e a realização de entrevistas em janeiro de 2024. Foram aplicados vinte questionários estruturados – dez na estação de Madureira e dez na estação Maracanã. Foram coletados dados sobre idade, escolaridade, produtos vendidos, fornecedores, relações com a fiscalização e com os próprios vendedores ambulantes, além da atuação e da margem de lucro. Em conjunto com as entrevistas, foi possível revelar dimensões que as estatísticas tradicionais não captam, bem como as trajetórias de vida, motivações e estratégias de resistência.

A pesquisa se divide em três capítulos. O primeiro capítulo apresenta uma breve introdução sobre a trajetória do capitalismo em relação ao trabalho desde a acumulação primitiva até a era da acumulação flexível, destacando as transformações históricas na exploração da força de trabalho. A partir da década de 1970, a automação e a terceirização, associadas ao novo modelo produtivo de acumulação flexível, deram origem a uma nova classe: o precariado.

Além disso, o estudo aborda o trabalho na periferia do capitalismo, tomando o Brasil como referência para discutir seu desenvolvimento e posicionamento no sistema global. Por fim, são mencionados os impactos das reformas neoliberais e da pandemia de COVID-19, fatores que intensificaram o desemprego e a subocupação na atualidade.

No segundo capítulo, iremos analisar as dinâmicas de segregação urbana na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, enfatizando como a organização espacial da cidade, e principalmente das zonas periféricas se constituiu historicamente a partir dos sistemas de transporte. Esse processo gerou diferenças socioespaciais profundas, nas quais as zonas atendidas por modais mais eficientes se tornaram polos de valorização, enquanto os subúrbios ficaram marcados pela marginalização. Atualmente, tais padrões de exclusão persistem e são agravados pela crise do transporte ferroviário – caracterizada pela falta de investimentos, superlotação e precarização. Desse modo, o transporte ferroviário se tornou palco da comercialização e difusão de mercadorias pelos camelôs.

A partir dessas considerações, torna-se crucial refletir sobre a necessidade de políticas de planejamento territorial mais inclusivas, em que o transporte público deixe de ser um instrumento de segregação e passe a assegurar, de fato, o direito de ir e vir de toda a população.

Por fim, no terceiro capítulo, iremos nos dedicar a investigar o comércio ambulante nas estações do Maracanã e Madureira, enfatizando como a Supervia se tornou um espaço essencial não só para o transporte, mas para a sobrevivência dos trabalhadores por conta própria. Além de analisar as diferenças locais, o estudo se propõe a esclarecer como se caracteriza o cenário quanto às condições de trabalho, à concorrência, à fiscalização, ao rendimento, entre outros aspectos. A presença de camelôs nos trens e plataformas não se configura apenas como uma estratégia emergencial diante da crise, mas como um sintoma das transformações do mercado de trabalho sob a égide do capitalismo contemporâneo, em que a flexibilização e a informalidade se tornaram regra. Assim, o capítulo demonstra como o comércio ambulante resiste, se adapta e ressignifica os espaços urbanos, desafiando as noções tradicionais de trabalho e cidadania.

CAPÍTULO I: O MUNDO DO TRABALHO E O MODO DE PRODUÇÃO CAPITALISTA

Neste primeiro capítulo, o objetivo é contextualizar de forma sucinta a formação da sociedade do trabalho inserida no modo de produção capitalista a partir da sua origem, com o intuito de compreender a dinâmica do trabalho na contemporaneidade e, principalmente, no Brasil. No subcapítulo 1.1 pretendemos elucidar discussões sobre o capitalismo contemporâneo enfatizando as relações de precarização, flexibilização e o processo de globalização buscando compreender mudanças geradas pela fragmentação do mercado de trabalho. Posteriormente, finalizaremos o capítulo com reflexões e apontamentos sobre as mudanças no mercado de trabalho brasileiro e suas respectivas características no contexto atual.

O sistema capitalista teve como ponto de partida o processo da assim chamada *acumulação primitiva*. O período de transição do feudalismo para o capitalismo foi marcado pelo cercamento dos campos, onde a mudança para iniciativa privada fundamentada na expropriação de terras foi o marco para formação de contingente populacional “livre”, despossados dos seus próprios meios de sobrevivência.

A existência de uma grande massa de trabalhadores vendedores de sua própria força de trabalho foi destinada e fadada ao capital industrial. Esse processo negligenciou a existência de grande parte da população rural, aprofundou as relações de exploração e a divisão da sociedade em classes sociais devido à posição do indivíduo no ciclo de produção.

Nesse cenário de expropriação violenta e de constituição de uma massa de trabalhadores “livres”, não se configurava um ponto de chegada, mas o ponto de partida para uma profunda reconfiguração do mundo do trabalho. O deslocamento forçado de populações rurais para os centros urbanos, associado à crescente concentração da propriedade privada e dos instrumentos de trabalho nas mãos de uma burguesia industrial em formação, criou as condições necessárias para a expansão das relações capitalistas de produção. Ao mesmo tempo, esse processo contribuiu para a dissolução dos resquícios das relações feudais, que ainda vinculavam o camponato à terra e ao poder senhorial.

Essa nova configuração social, ao mesmo tempo em que concentrava grandes contingentes populacionais nos espaços urbanos, também criava as condições para transformações profundas nos processos produtivos. Gradualmente, o sistema de manufaturas e a produção artesanal, ainda fortemente dependentes do saber e da habilidade individual do trabalhador, passaram a se mostrar insuficientes diante das exigências crescentes de produtividade e acumulação impostas pela lógica do capital. Foi da convergência entre esse amplo contingente de trabalhadores disponíveis, o acúmulo de capitais provenientes da exploração colonial e do cercamento das terras, e os avanços técnicos que se desenvolveram nesse período, que emergiram as bases materiais para o surgimento da grande indústria.

Com o advento da Grande Indústria e o consequente desenvolvimento das forças produtivas, acompanhado pelo desenvolvimento de grandes empresas, emergiu uma dinâmica na qual o trabalhador foi subordinado ao papel de mero apêndice das máquinas. Esse processo foi marcado pela significativa expansão da capacidade produtiva; houve uma intensificação da precarização do trabalho humano, desprovido de legislações adequadas. Nesse contexto, o fenômeno do trabalho infantil também se fez presente, justificado sob a retórica de que a participação em atividades laborais afastaria as crianças da iminente marginalidade.

Durante esse período, o tempo de trabalho foi constituído por jornadas prolongadas, com o propósito de maximizar a produtividade. Quanto mais tempo excedente de trabalho, maior é a produtividade e, por consequência, maior o enriquecimento para os donos dos meios

de produção. O homem passa a ser dominado por outro homem, ou melhor, por estruturas sociais abstratas construídas pelas pessoas. O trabalhador é, assim, predestinado a ser uma peça dentro do sistema de produção de mercadorias de forma totalmente alienada, visto que este está à margem do processo e dos valores de produção, tendo acesso somente ao seu salário irrisório sem conhecimento sobre a mais-valia e, principalmente, ao se distanciar do resultado da sua própria força de trabalho.

O trabalhador se torna tanto mais pobre quanto mais riqueza produz, quanto mais a sua produção aumenta em poder e extensão. O trabalhador se torna uma mercadoria tão mais barata quanto mais mercadorias cria. Com a valorização do mundo das coisas aumenta em proporção direta a desvalorização do mundo dos homens. O trabalho não produz somente mercadorias; ele produz a si mesmo e ao trabalhador como uma mercadoria, e isto na medida em que produz, de fato, mercadorias em geral. (Marx, 2015, p.80)

A evolução e propagação do sistema capitalista perpassa diversas fases ao longo de seu percurso causando progressiva hierarquização, exploração e segregação socioespacial. Os meios de produção e a força de trabalho coincidem para sua estruturação e sofrem constantes transformações. A ascensão de processos produtivos como o Taylorismo e o Fordismo colaborou para a disciplinamento e para novas formas e funções do trabalhador e da sociedade como um todo.

O modelo de produção fordista idealizou inúmeras mudanças e trouxe consigo um novo estereótipo e uma nova função que afeioaram a sociedade alterando drasticamente as relações entre o trabalho, o consumo e um novo tipo de trabalhador (Harvey, 1992). O fordismo corroborou para uma nova estética e funcionalidade do modernismo, entretanto, não se estabeleceu de forma homogênea nos países de capitalismo avançado, enfrentando fortes resistências. Ao longo desse período, o pagamento de baixos salários como forma de reduzir custos de produção evidenciou a necessidade de intervenção de políticas keynesianas, em face da incapacidade do capitalismo de regulamentar as suas respectivas condições para sua própria reprodução mediante inúmeros problemas oriundos da “Grande Depressão”.

A quebra da bolsa de valores de Nova York instaurou uma crise mundial afetando direta e indiretamente vários países, inclusive o Brasil. Segundo Harvey (1992, p.125) “O fordismo se aliou firmemente ao Keynesianismo, e o capitalismo se dedicou a um surto de expansões internacionalistas de alcance mundial que atraiu para sua rede inúmeras nações descolonizadas.”

O grande período de expansão econômica mundial no pós-guerra, especialmente após a Segunda Guerra Mundial, consagrou o fordismo-keynesianismo como um modelo altamente produtivo e com grande estabilidade econômica nos países centrais do capitalismo. A aliança entre produção em massa fordista e o Estado interventor de inspiração keynesiana garantiu não apenas altas taxas de crescimento, mas também o pleno emprego e a ampliação das garantias trabalhistas por meio de acordos coletivos de trabalho. Foi a era de ouro do capitalismo regulado, em que a social-democratização das economias europeias e o *american way of life* simbolizavam a promessa de prosperidade generalizada.

Entretanto, o alcance desse paradigma foi desigual e limitado quando observado desde a periferia do capitalismo. Nos países latino-americanos, asiáticos e africanos, as benesses do capitalismo avançado não foram generalizadas, ainda que a industrialização por substituição de importações alterasse profundamente a vida social e provocasse uma intensa urbanização. Esse processo, porém, foi marcado mais pela hipertrofia do setor terciário e pelo crescimento do trabalho informal do que pelo emprego regular e bem remunerado nos moldes fordistas. A modernização chegava, mas de forma truncada e excludente, revelando os limites da promessa de desenvolvimento que emanava dos centros hegemônicos.

Esse modelo, porém, começou a apresentar fissuras já em meados dos anos 1960, quando o cenário evidenciava indícios de uma desestruturação do keynesianismo também nos países centrais. Problemas como a rigidez da produção em massa diante de mercados saturados, a intensificação das greves e das questões trabalhistas, o avanço tecnológico que demandava novos métodos produtivos mais flexíveis e o consequente encarecimento da produção pressionaram as taxas de lucro e colocaram em xeque o pacto keynesiano. O que se instalou foi uma crise estrutural que, ao longo dos anos 1970, escancarou os limites do modelo, combinando estagnação econômica com inflação (a chamada estagflação).

Esse quadro criou o terreno fértil para a ascensão do ideário neoliberal, que, a partir dos governos Thatcher e Reagan, promoveu a gradual substituição do modelo keynesiano-fordista por um novo regime de acumulação flexível, financeirizado e desregulamentado. A partir da década de 1970, concomitante às sucessivas crises no setor petrolífero, ocorreram mudanças no funcionamento da economia global. A reestruturação econômica e o reajustamento político e social sobressaem como um novo paradigma.

O modelo de produção toyotista conhecido pelo padrão de “*acumulação flexível*” assumiu a supremacia produtiva conquistando espaços no cenário mundial. A grande flexibilidade e as rápidas mudanças nos padrões de produção e desenvolvimento impactaram a compressão do *espaço-tempo* no sistema capitalista.

A compressão do *espaço-tempo* se refere ao fenômeno no qual as barreiras geográficas e temporais que antes delimitavam a circulação de pessoas, informações, capitais e mercadorias são paulatinamente reduzidas. Esse processo está intimamente ligado ao avanço das transformações tecnológicas, de transporte e comunicação. Atualmente, os sistemas logísticos integrados e os meios de transporte mais rápidos fazem com que produtos cheguem ao destino em questão de horas ou dias (Harvey, 1992).

Quando nos referimos ao campo dos pagamentos, os sistemas que antes levavam dias para processar uma simples transferência bancária deram lugar às plataformas digitais mais ágeis e eficientes. Hoje, operações como PIX, cartão de débito ou crédito garantem transações instantâneas, impulsionando a circulação de mercadorias.

Mudanças baseadas principalmente no desenvolvimento tecnológico, na flexibilidade produtiva, comercial e do mercado de trabalho, potencializaram uma espécie de “política” de precarização das leis trabalhistas e o aumento dos níveis de exploração das jornadas de trabalho. Diante da inserção da tecnologia no sistema produtivo, a automação acarreta aos trabalhadores, de maneira geral, em especial aos de baixa qualificação, um aumento expressivo das taxas de desemprego, recrudescendo os setores informais e de serviços da sociedade capitalista (Harvey, 2005).

É importante ressaltar que todas essas transformações em curso, seja na economia, na reprodução da força de trabalho ou no padrão de produção e consumo, geraram impactos significativos na acumulação capitalista. Nesse cenário, figuras vinculadas ao empreendedorismo e ao fomento do livre mercado emergem, fortalecendo o processo de terciarização. Notavelmente, o setor financeiro é uma categoria da economia que apresentou um crescimento significativo, impulsionado pela desregulamentação e pelas inovações tecnológicas. Atualmente, ele exerce influência global, graças aos avanços nas infraestruturas de comunicação que possibilitaram a integração e o fluxo de capitais em níveis nunca antes vistos. As pessoas, em qualquer parte do mundo, podem realizar atividades financeiras desde que estejam equipadas com uma conexão à internet, um computador e uma conta bancária. A fluidez do capital atingiu níveis de instantaneidade nunca antes alcançados.

Além disso, o setor financeiro foi capaz de unificar procedimentos e universalizar suas operações, permitindo a convergência dos horários e operando vinte e quatro horas por dia em qualquer lugar do mundo, como ocorre no mercado de capitais. A acumulação flexível foi

especialmente relevante para impulsionar o setor financeiro, proporcionando maior liberdade e segurança devido ao declínio do sistema intervencionista e regulatório.

As transformações conjunturais no mundo produtivo causaram uma séria dilapidação no mundo do trabalho, impactando tanto os países centrais do capitalismo como, de forma ainda mais intensa, nas nações periféricas subdesenvolvidas. O avanço neoliberal concebido pelo Consenso de Washington resultou em uma intensa espoliação e dependência desses países em relação aos agentes econômicos supranacionais, afetando especialmente a América Latina, América Central, Sudeste Asiático e África. Diante desse cenário, os trabalhadores em todo o mundo viram-se obrigados a recorrer à informalidade e ao trabalho precário como uma forma de sobrevivência (Santos, 1978).

A pauperização do trabalho fundamentada no arrocho salarial, em jornadas exaustivas, em ambientes insalubres e até em alguns casos, de escravidão por dívida¹⁰, demonstrou a tendência ao dismantelamento das políticas laborais em função do regime de acumulação flexível. As políticas neoliberais reforçam o desenvolvimento do livre mercado em detrimento do bem-estar social. A perda dos postos de trabalho, o aumento do desemprego e a grande reserva da mão de obra disponível no mercado são características de um sistema que prospera com a precarização, gerando cada vez mais a pobreza e a exclusão.

Atualmente, países centrais e emergentes reivindicam melhores condições de trabalho em diversos países do mundo¹¹, aliás, o continente asiático tem sido palco de intensos debates e manifestações. A região é destino de várias empresas transnacionais que se aproveitam da flexibilização e remetem os trabalhadores a condições inconcebíveis. Concomitantemente à condição de sucessivas crises econômicas e reestruturações no mundo laboral e do próprio sistema capitalista, a mão de obra do trabalhador comum é cada vez mais desvinculada da produção de riqueza em função da revolução microeletrônica, ainda mais se observarmos o panorama das grandes cidades do mundo.

Após os anos 1990, as formas de precarização do trabalho se intensificaram, hoje temos a classe de trabalhadores assalariados sem registro, trabalhadores por conta própria, subcontratados, subocupados, entre outros. O surgimento dos aplicativos como *Uber* e *IFood* são tendências que ressaltam as mudanças em inúmeras carreiras que até então apresentavam um grau de “estabilidade” e que atualmente evidenciam uma sociedade do trabalho fadada a alcançar seu limite e o fim em si mesmo, tornando nitidamente o trabalho supérfluo mediante a lógica da robótica e racionalização, que substituem a energia humana. (Krisis, 2020).

1.1 Crise do trabalho no sistema capitalista

O ciclo de acumulação do sistema capitalista sofre constantes crises inerentes ao seu próprio processo de formação e expansão. No atual regime de acumulação, a oposição entre as condições necessárias para a manutenção das taxas de lucro para os grandes capitalistas e as circunstâncias de vida da classe trabalhadora são gritantes e geram conflitos. A desvalorização da força de trabalho sempre foi uma resposta intuitiva a sucessivas crises oriundas da superprodução e, conseqüentemente, da superacumulação. A superacumulação ou superprodução de força de trabalho gera o desemprego e o subemprego de forma permanente.

A depreciação, a desvalorização do valor e o rebaixamento salarial, por exemplo, revelam características de um ciclo contraditório do sistema, em que o próprio processo de

¹⁰ **Por que uma em cada 150 pessoas no mundo está em situação de escravidão.** BBC NEWS BRASIL, 03 de dezembro de 2022. Disponível em: <https://www.bbc.com/portuguese/internacional-63833814> Acesso em 15/04/2023

¹¹ **Dia do Trabalhador: veja manifestações do 1º de maio pelo mundo; França tem confrontos.** G1, 01 de maio de 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/mundo/noticia/2023/05/01/dia-do-trabalhador-veja-manifestacoes-do-1o-de-maio-pelo-mundo.ghtml> Acesso em 15/05/2023.

desvalorização é uma forma de ajuste para reiniciar e gerar um novo ciclo de acumulação. Consequentemente, o capitalismo se reinicia e opera com forças de trabalho ainda mais baratas.

Atualmente, esse processo se amplia em função do capital automatizado. O processo de automação dos sistemas produtivos destaca como essas mudanças tecnológicas podem acentuar a tendência de grandes índices de desemprego, já que a substituição da mão de obra humana por máquinas aumenta a vulnerabilidade de grupos sociais que antes pareciam seguros em seus postos de trabalho, ampliando, assim, os grupos marginalizados e desprivilegiados, forçando uma queda na capacidade de consumo por parte da sociedade.

O capitalismo é, por necessidade, tecnológica e organizacionalmente dinâmico. Isso decorre em parte das leis coercitivas, que impelem os capitalistas individuais a inovações em sua busca do lucro. Mas a mudança organizacional e tecnológica também tem papel-chave na modificação da dinâmica da luta de classes, movida por ambos os lados, no domínio dos mercados de trabalho e do controle do trabalho. (Harvey, 1997, p.169).

Pesquisadores da Universidade de Oxford estimam que, quase 50% dos postos de emprego irão desaparecer nos próximos 25 anos¹². De acordo com a pesquisa, a instauração da Inteligência Artificial (IA), da robótica e de outros instrumentos tecnológicos, contribuirão para o avanço significativo das taxas de desemprego nos países centrais e evidentemente de maneira mais árdua nos países subdesenvolvidos.

A crise do trabalho contribui para a formação de um futuro distópico, certamente muitas profissões se tornarão obsoletas em consequência de sucessivas ondas de automação responsáveis por separar cada vez mais a esfera da produtividade e da força de trabalho. O desenvolvimento econômico não é mais sinônimo de novos postos de emprego em função do desenvolvimento tecnológico que reduziu drasticamente a utilização das forças de trabalho ao longo da história. Observa-se que na contemporaneidade, o rompimento da relação entre o ritmo de trabalho e o ritmo de produção deflagra uma nova etapa da crise da sociedade do trabalho. Encerra-se, a partir da década de 1970, um período de acumulação do capital sem comparação na história. (Offe, 1989).

As mudanças que ocorrem sobre a geração do desemprego são bem elucidadas por Botelho (2018, p. 163):

O próprio desemprego, visto como “questão social”, é resultado de um problema estrutural mais profundo: a incapacidade de tornar vendável a mercadoria força de trabalho. Esta é sem dúvida uma condição social típica das últimas quatro décadas da sociedade mundial – a exclusão crescente de massas do mercado de trabalho. Enquanto no pós-guerra as taxas de desemprego foram todas reduzidas a um nível mínimo – “era do pleno emprego” –, a partir da década de 1970 os índices começam a se multiplicar.

As políticas neoliberais contribuíram para a expansão e extermínio do emprego, onde as relações trabalhistas foram submetidas às leis, necessidades e demandas do mercado. O neoliberalismo surgiu encorpado de propostas que vislumbravam a liberdade econômica, livre iniciativa no mercado e no comércio e também o “bem-estar do ser humano”. No entanto, a aplicação dessas políticas revelou complexidades, especialmente quando se considera o impacto sobre as relações laborais. Por um lado, houve uma ampliação de oportunidades em setores específicos, alinhados com os princípios do neoliberalismo. Por outro, ocorreu a

¹² Perry, Phillip. **47% dos empregos vão desaparecer nos próximos 25 anos, segundo a Universidade de Oxford.** INSTITUTO HUMANITAS UNISINOS, 08 de março de 2017. Disponível em: <https://www.ihu.unisinos.br/sobre-o-ihu/78-noticias/565544-quarenta-e-sete-dos-empregos-vaio-desaparecer-nos-proximos-25-anos-segundo-a-universidade-de-oxford> Acesso em 25/05/2023.

precarização e até mesmo a extinção de empregos nas indústrias tradicionais, levando a transformações profundas na estrutura ocupacional.

As leis, as necessidades e as demandas do mercado passaram a ditar as relações trabalhistas, alterando o “equilíbrio” entre empregador e empregado. A flexibilização das leis trabalhistas, promovida sob a égide do neoliberalismo, trouxe consigo um rearranjo nas relações de poder no ambiente de trabalho. Harvey (2008, p. 86) contribui de maneira significativa para a compreensão dos impactos do Estado Neoliberal, oferecendo, assim uma visão abrangente sobre o tema:

O resultado geral se traduz em baixos salários, crescente insegurança no emprego e, em muitos casos, perdas de benefícios e de proteções ao trabalho. Podemos discernir prontamente essas tendências em Estados que seguiram o caminho neoliberal. Dado o violento ataque a todas as formas de organização do trabalho e aos direitos do trabalhador, a que se adiciona o amplo recurso a reservas de mão-de-obra numerosas, mas altamente desorganizadas em países como a China, Indonésia, a Índia, o México e Bangladesh, tem-se a impressão de que o controle do trabalho e a manutenção de um elevado grau de exploração do trabalho têm se constituído desde o começo num componente essencial da neoliberalização.

O neoliberalismo evidentemente surge como uma resposta às crises econômicas do século XX, não meramente como uma teoria econômica, mas sim como uma ideologia que exerceu influência na configuração de políticas públicas, instituições e relações sociais em escala global. A disseminação e imposição dessas políticas resultaram em uma série de impactos significativos para países em desenvolvimento, se manifestando no aumento da desigualdade econômica, transformações nas condições de trabalho e dos serviços públicos. Os elementos fundamentais do neoliberalismo incluem a ênfase na privatização, na desregulamentação e na busca incessante pelo lucro.

Considerando as transformações no panorama laboral, destaca-se uma crescente prevalência de atividades relacionadas à terciarização da economia e à informalidade. Há um expressivo contingente de indivíduos que alterna entre o desemprego e ocupações laborais de menor escala, evidenciando o surgimento de uma nova categorização denominada "precariado".

O termo “precariado”, enquanto conceito polissêmico, tem sido empregado para abordar questões inerentes ao mercado de trabalho no centro e na semiperiferia do capitalismo. As ocupações autônomas, temporárias e por conta própria ilustram que as populações mais impactadas são aquelas que estão situadas em estratos menos favorecidos da estrutura social. No contexto do capitalismo contemporâneo, houve o fortalecimento de grandes conglomerados econômicos na cadeia global, em detrimento de um mercado de trabalho suscetível à exploração e flexibilização, contribuindo para uma intensificação da competitividade comercial entre as nações.

Segundo Guy Standing (2013), a noção de precariado emergiu como uma nova fração de classe, sendo distinguido da classe trabalhadora tradicional associada à produção fabril, que possuía direitos trabalhistas, garantias e participação sindical. A formulação desse conceito se baseia em análises centradas em países de capitalismo avançado, coincidindo com o avanço do neoliberalismo e da globalização. Nesse cenário, a perda de direitos, garantias, a ausência de proteção social e o dismantelamento das leis trabalhistas foram fatores determinantes.

A dualização do mercado de trabalho tem se intensificado, especialmente após as crises financeiras das últimas décadas, chegando aos países industrializados. A primeira dimensão que caracteriza o precariado está relacionada às suas diferentes relações de produção, em que os indivíduos enfrentam tarefas instáveis e eventuais, sem identidade ocupacional definida ou narrativa corporativa.

Cabe destacar que se trata de uma classe singular na história, já que o nível de educação frequentemente excede a exigência das atividades laborais, resultando na realização de tarefas

não contabilizadas como trabalho. O precariado depende de variações e está sujeito a flutuações, sendo impactado pelo avanço da globalização. A pressão pela redução dos esforços persiste, dado o fato de que a força de trabalho disponível aumentou consideravelmente.

A relação distinta com o Estado é evidenciada pela perda de direitos anteriormente conquistados, o que leva os indivíduos a abandonarem esferas políticas, sociais e econômicas, limitando-os na realização de trabalhos ou ocupações condizentes com suas qualificações. O precariado, longe de ser um grupo homogêneo, abrange uma ampla variedade de experiências e graus de instabilidade. Dentro desse espectro, emergem diferentes nuances de precariedade e modos de vivenciar o trabalho. Alguns indivíduos classificados como não precarizados podem, ainda assim, enfrentar restrições no acesso aos direitos trabalhistas, enquanto outros podem estar sujeitos a condições laborais ainda mais instáveis.

A heterogeneidade do precariado é evidente na diversidade de condições de trabalho, níveis educacionais, qualificações e outras características socioeconômicas. Além disso, os imigrantes constituem uma parte significativa desse contingente populacional, sendo considerados uma subcategoria sujeita a desafios específicos decorrentes de sua condição migratória, enfrentando frequentemente uma grande precariedade laboral e social. A guerra aos imigrantes, levada a cabo por Donald Trump revela essa face nova do desemprego e da precarização. Postos de trabalho precários que eram tradicionalmente relegados a negros, latinos e imigrantes hoje são buscados por norte-americanos brancos (que se consideram “nativos”), deslocados pelas inovações tecnológicas. Essa dinâmica concorrencial se tornou a base para teorias conspiratórias durante a recente eleição presidencial nos EUA.¹³

Além da ausência de estabilidade no emprego e da insegurança em relação à renda, os indivíduos pertencentes ao precariado carecem de uma identidade fundamentada no trabalho. A natureza instável e fragmentada das ocupações precárias contribui para a falta de uma identidade coesa e estável relacionada ao trabalho.

Para Weber (1999), a *estratificação social*, se manifesta na análise quando as relações também são enfatizadas pelo status, ou seja, pela posição do indivíduo com relação ao mercado e à sociedade. A falta de poder de barganha e a insegurança econômica são características centrais dessa nova classe, diferenciando-a das classes trabalhadoras tradicionais.

O conceito defendido por Guy Standing evidencia o surgimento de uma nova classe exacerbada pela insegurança, pelo desemprego estrutural e pelo desalinhamento entre a mão de obra e os níveis de educação nos países de capitalismo avançado, enquanto o trabalho nas sociedades não ocidentais permanece à margem do que é conhecido nos países centrais.

O trabalhador precarizado, como mencionado pelo autor, é diretamente afetado por essas transformações impostas pelo capital. O crescimento do desemprego estrutural intensifica ainda mais a flexibilização das relações laborais, agravando a vulnerabilidade desses trabalhadores.

Para Ruy Braga (2017) a informalização do mercado de trabalho é fruto do proletariado precarizado, que está inserido em condições degradantes de trabalho e submetido à espoliação dos direitos sociais, sem nenhuma seguridade social. A partir de uma perspectiva subalterna, o autor busca compreender os reflexos da crise da globalização capitalista de 2008.

O precariado, no contexto em questão, oscila entre o aprofundamento da exploração econômica, de um lado, e o risco e ameaça da expropriação política, de outro. O processo de exploração econômica assume diversas formas, notadamente por meio da intensificação, desqualificação e fragmentação do trabalho. A introdução de novas tecnologias e a *plataformização do trabalho*, que envolve a integração da tecnologia informacional,

¹³ Braum, Julia. 'Branco estão sendo substituídos por imigrantes': a teoria da conspiração que influencia eleições nos EUA. BBC NEWS BRASIL. 20 de setembro de 2024. Disponível em: [Teoria da 'grande substituição': a falsa narrativa de que brancos estão sendo substituídos por imigrantes que influencia eleições nos EUA - BBC News Brasil](#) Acesso em: 30/09/2024.

trabalhadores de aplicativos associados à inteligência artificial e às novas formas de automação, contribuem para a precarização e níveis acentuados de exploração.

Segundo Antunes (2020, p.3) “As tecnologias de informação e comunicação configuram-se, então, como um elemento central entre os distintos mecanismos de acumulação criados pelo capitalismo financeiro de nosso tempo.” A expropriação política também se manifesta por meio de estratégias diversas, incluindo a eliminação de direitos trabalhistas e sociais, a redução da proteção ao trabalhador e a flexibilização das leis laborais. Com o agravamento da crise, marcado pelo aumento do desemprego e do subemprego, endividamento crescente e mercantilização da vida, o precariado se afasta cada vez mais da promessa política de segurança no trabalho e status social e de bem-estar.

Determinados estratos da classe trabalhadora, especificamente aqueles inseridos em condições mais degradantes no mercado de trabalho, como os jovens, que ingressam recentemente no mercado, são caracterizados por possuírem elevada rotatividade devido à falta de qualificação e setores que oscilam entre a formalidade e a informalidade, constituindo o precariado. Este segmento encontra-se em constante expansão, inserindo-se em ocupações altamente precárias e exploradas, sujeitos à espoliação de direitos sociais. Todos esses elementos convergem e posicionam o precariado como foco nas crises decorrentes do desenvolvimento dos processos capitalistas.

O novo emprego formal no país transfigurou-se a ponto de reproduzir uma condição de insegurança social muito parecida com a velha informalidade. Substituindo o trabalho regular, o emprego precário sob a forma de cooperativas de trabalho, contratos de prestação de serviços via pessoa jurídica (PJs) e terceirizações tornou-se parte indispensável do regime de acumulação pós-fordista e financeirizado (Braga, 2017, p.167).

Parte significativa do precariado tem se adaptado ao trabalho por conta própria. Com a perspectiva de proteção trabalhista tornando-se ainda mais distante, é razoável supor que grande parte dessa população não se sinta motivada ou interessada em defender os direitos trabalhistas, já que essa não é a realidade em que vivem.

Para Antunes (2006) o avanço do capitalismo financeiro promoveu uma redução significativa na configuração do operariado industrial tradicional, dando origem a novas modalidades ocupacionais, principalmente no setor de serviços. A emergência e ampliação de uma nova *classe trabalhadora subproletariada*, caracterizada por ocupações parciais, precárias, temporárias e terceirizadas no âmbito global, decorrem das características do desemprego estrutural, que, por sua vez, engendra novas formas de engajamento profissional em virtude da exclusão da força de trabalho dos processos produtivos. Concomitantemente, apesar da especialização da mão de obra humana promovida pelo processo de acumulação flexível, uma parcela específica da classe trabalhadora permanece à margem do mercado de trabalho formal.

O modelo de regulação social que historicamente sustentou o denominado estado de “bem-estar social” em diversas nações tem sido minado pela crescente privatização dos domínios da vida social. A disseminação da destruição e precarização permeia toda a era moderna, constituindo-se como a expressão mais profunda da crise estrutural, gerando impactos em escala global.

Contudo, Santos (2008) salienta que a implementação de um paradigma de crescimento importado acarreta ramificações no que diz respeito ao emprego. A partir da sua obra intitulada “*Espaço dividido – Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*” o autor tem por base a temática e a complexidade do conceito de modernização. Além disso, suas considerações são destacadas na elucidação dos circuitos superiores e inferiores da economia,

bem como na abordagem da problemática da pobreza urbana, com destaque para as disparidades salariais e de renda na população.

A precarização dos empregos, com ênfase nos subempregos, terceirização, não-emprego e as complexidades decorrentes da segregação econômica, social e política também fazem parte dessa análise. Esses desdobramentos são decorrentes de um antecedente que, desde sua origem, estabelece uma distinção entre os protagonistas e os coadjuvantes de uma mesma narrativa, e, contemporaneamente, essas divisões apenas intensificaram a dicotomia existente.

Nos países subdesenvolvidos, a estruturação e definição dos espaços são resultantes de processos de organização e reorganização orientados pelos interesses globais. A dinâmica espacial é caracterizada por consideráveis disparidades de renda, se manifestando em nível regional por meio da hierarquização de atividades e em escala local pela presença de atividades semelhantes, porém com níveis diferenciados.

Esta seletividade, tanto em termos econômicos quanto sociais, constitui a base de uma teoria espacial que abrange dois elementos distintos: a produção e o consumo. Estes, por sua vez, engendram dois circuitos econômicos que desempenham um papel crucial na configuração espacial resultante. Isso ocorre porque, nos casos mencionados, a modernização não está intrinsecamente vinculada ao desenvolvimento no sentido estrito, ao contrário, esse processo caracteriza mais especificamente uma especificidade de "pseudo-desenvolvimento", resultante da ausência de uma articulação local efetiva das atividades econômicas e da aplicação de práticas redistributivas regressivas de renda.

A herança de um passado marcada pela dependência de um sistema financeiro colonial provoca aos países subdesenvolvidos esse estigma de ambiguidade entre desenvolvimento e crescimento. O atual período de modernização adquire uma nova configuração, sendo que os países periféricos adotam uma perspectiva diferenciada impulsionada pela tecnologia.

Para que uma modernização seja considerada como tal mudança, ela precisa ter coerência de elementos de ordem política, econômica, social e moral e seus ciclos de inovações decorrem dos períodos anteriores, é claro, com variações e adaptações referentes a cada realidade e contexto.

Para entender a dinâmica urbana sob a ótica de uma "máquina viva", é essencial examinar a relação interna entre o circuito superior e o circuito inferior, e como essa interação forma o tecido urbano das cidades. Essa ideia surge da expressão "economia centrada em empresas e economia de bazar", utilizada para aprofundar a análise das diversas situações presentes nas cidades do chamado Terceiro Mundo. Além disso, é evidente a interdependência entre esses circuitos.

O circuito superior abrange as instituições financeiras, comércio, indústrias voltadas para exportação, áreas urbano-industriais contemporâneas, serviços, atacadistas e transportadores, apresentando um grande fluxo de mercadorias com preços pré-estabelecidos. Este circuito é marcado pelo intenso uso de tecnologia de origem estrangeira, mão de obra especializada, elevado investimento de capital importado e uma ampla aplicação de estratégias publicitárias. É direcionado às camadas sociais mais favorecidas.

Em contraste, o circuito inferior apresenta características opostas a esse padrão. Ele é predominantemente composto por formas de produção que não dependem intensivamente de capital, serviços tradicionais oferecidos no varejo, e um comércio pequeno e não moderno. Neste circuito, a ênfase recai sobre tecnologias que demandam muita mão de obra, frequentemente adaptadas às particularidades locais. É caracterizado por volumes reduzidos de mercadorias, negociações constantes e margens de lucro consideráveis. A publicidade não é necessária, pois a margem de lucro é voltada diretamente para a sobrevivência, e a interação direta com os clientes é suficiente. A principal distinção nas atividades entre os dois circuitos está nas diferenças em termos tecnológicos e organizacionais.

As condições de evolução da economia moderna e o enorme peso de uma população urbana com baixo nível de vida, que não para de aumentar com a chegada maciça de migrantes vindo do campo, acarretam a existência, ao lado do circuito moderno, de um circuito econômico não-moderno, que compreende a pequena produção manufatureira, frequentemente artesanal, o pequeno comércio de multiplicidade de serviços de toda espécie. As unidades de produção e de comércio, de dimensões reduzidas, trabalham com pequenas quantidades. (Santos, 2008, p. 197)

A interação entre os circuitos econômicos e o Estado é definida por limitações e restrições espaciais. O processo de modernização engendrou desigualdades, e os monopólios resultaram em distribuições assimétricas em todo o espaço, destacando o papel do Estado modernizador ao fortalecer as atividades de cunho moderno. A manifestação do metropolitano nas cidades está intrinsecamente ligada a esse papel desempenhado pelo Estado moderno. A metamorfose da cidade grande em metrópole é impulsionada pela revolução do consumo global, gerando novas necessidades que, por sua vez, conduzem ao aumento das dimensões urbanas e à ampliação da diversificação das atividades. Embora Milton Santos utilize muitas vezes expressões que enfatizam o “não-moderno”, o caráter “atrasado” e a aparência de uma estrutura “tradicional”, ele destaca sobretudo que o circuito inferior com seus déficits produtivos e de consumo é o resultado da própria modernização.

Essas modernizações atuais nos países do Terceiro Mundo só criam em número limitado de empregos, visto que as indústrias instaladas são de alto coeficiente de capital (Eckays, 1955; Dasgupta, 1964; Singer, 1970). Por outro lado, uma boa parte dos empregos indiretos são criados nos países centrais ou para os naturais desses países. A indústria, portanto, responde cada vez menos às necessidades de criação de emprego. Quanto à agricultura, ela também vê diminuir seus efetivos, ou porque é atrasada ou porque está se modernizando. Essa é uma das explicações do êxodo rural e da urbanização terciária; nas cidades dos países subdesenvolvidos, o mercado de trabalho deteriora-se e uma porcentagem elevada de pessoas não tem atividades nem rendas permanentes. (Santos, 2008, p. 37)

A consolidação dos monopólios, respaldada e fomentada pelo Estado moderno, propicia uma centralização do poder econômico nas grandes corporações, provocando distorções no mercado de trabalho. Essa má distribuição causa uma crescente exclusão de trabalhadores, visto que a inserção no mercado de trabalho não é acompanhada pelo crescimento da oferta de empregos adequados.

A existência de uma massa de pessoas com salários muito baixos ou vivendo de atividades ocasionais, ao lado de uma minoria com rendas muito elevadas, cria na sociedade urbana uma divisão entre aqueles que podem ter acesso de maneira permanente aos bens e serviços oferecidos e aqueles que, tendo as mesmas necessidades, não têm condições de satisfazê-las. Isso cria ao mesmo tempo diferenças quantitativas e qualitativas no consumo. Essas diferenças são a causa e o efeito da existência, ou seja, da criação ou da manutenção, nessas cidades, de dois circuitos de produção, distribuição e consumo dos bens e serviços. (Santos, 2008, p.37)

O efeito combinado de tais políticas gera o agravamento da marginalização dos segmentos mais empobrecidos da população, que são diariamente empurrados para o circuito inferior da economia urbana. Essa dinâmica não só perpetua a pobreza como também aprofunda a miséria, criando um ciclo de desigualdade que se torna difícil romper no interior da lógica econômica e social vigente.

A caracterização do emprego dentro do circuito inferior é uma tarefa desafiadora devido à sua abrangência, englobando desde ocupações mal remuneradas até aquelas de natureza temporária ou instáveis. Devido à disparidade marcada na distribuição de renda, e principalmente por meio dos serviços, uma parcela significativa da população contribui para uma acumulação que se materializa no contexto urbano. O setor de comércio, em particular,

representa uma ocupação significativa para um número específico de indivíduos. Os elementos fundamentais que caracterizam o funcionamento do circuito inferior compreendem o crédito, os intermediários financeiros e a liquidez monetária (Santos, 2008).

Ao contrário do que muitos pensam, a informalidade e a precarização não são características exclusivas do circuito inferior da economia urbana. Essa realidade se manifesta em ambos os circuitos da economia urbana, tanto no superior quanto no inferior. Ainda que o mundo do trabalho esteja passando por um processo significativo de informalização nas relações de trabalho, é errado limitar esses conceitos a um segmento econômico menos influenciado pela modernidade e pela tecnologia.

O processo de terceirização e a terciarização envolvem trabalhadores de maneiras tanto formais quanto informais, muitas vezes atuando como uma espécie de resíduo de setores mais consolidados da economia. Dessa forma, vincular trabalho precário apenas ao trabalho informal pode ser uma simplificação arriscada. Devido à complexidade da economia atual, generalizações desse tipo não conseguem refletir a ampla variedade de formas que o trabalho pode assumir.

As transformações no mundo do trabalho ao longo das últimas décadas revelam um cenário de profundas mudanças nas relações laborais e na organização do trabalho dentro do sistema capitalista. Durante as Revoluções Industriais, embora os trabalhadores fossem submetidos a condições extremamente precárias — com jornadas exaustivas, baixos salários e ausência de direitos —, ainda havia uma certa estabilidade no emprego. A crescente industrialização dependia fortemente da força de trabalho para sustentar o aumento da produção, o que, apesar da exploração, assegurava ao trabalhador uma relação fixa com o emprego. Os conflitos entre patrões e empregados resultavam em lutas por melhores condições de trabalho e ampliação dos direitos trabalhistas.

Atualmente, o trabalhador enfrenta uma realidade substancialmente diferente, marcada pela crescente flexibilização e precarização das relações de trabalho. A partir da década de 1970, com a reestruturação produtiva e o avanço das tecnologias, houve uma fragmentação dessas relações, e o trabalho humano passou a ser progressivamente substituído por processos de automação.

A introdução de novas tecnologias não apenas reduziu a necessidade de mão de obra, mas também acelerou a racionalização dos processos produtivos, a um ritmo que supera a capacidade de expansão dos mercados. Essa desproporção provoca uma crise estrutural no emprego, na qual a criação de novos postos de trabalho é insuficiente para absorver a massa de trabalhadores desempregados ou subempregados.

A crise do trabalho no capitalismo contemporâneo decorre de diversos fatores, entre os quais se destaca a busca incessante pela maximização dos lucros e a redução de custos, por meio da substituição da força de trabalho humana. Essa lógica capitalista, além de concentrar a riqueza nas mãos de poucas empresas e indivíduos, limita o poder de consumo das classes trabalhadoras e agrava a desigualdade social. O desemprego estrutural se intensifica, especialmente entre aqueles que não possuem qualificação suficiente para ocupar os poucos empregos que surgem, contribuindo para uma sociedade cada vez mais polarizada.

Em resposta a essa crise, muitos trabalhadores são empurrados para o circuito inferior da economia urbana. Esse circuito, embora essencial para a sobrevivência de milhões de pessoas, oferece poucas oportunidades de ascensão econômica e social, aumentando a vulnerabilidade e a instabilidade desses trabalhadores. Nesse contexto, a precariedade laboral vai além da simples ausência de direitos formais, se estendendo à dificuldade de acesso a oportunidades que permitam a melhoria das condições de vida de seus participantes e de suas famílias.

Em síntese, a crise do trabalho reflete as contradições inerentes a um sistema que dificilmente proporcionaria prosperidade contínua. A monetarização da vida universalizou a

sociedade do trabalho como um mecanismo de coerção, idolatrando o trabalho. Contudo, com a revolução microeletrônica, os mecanismos que anteriormente mitigavam as crises do sistema foram paralisados, expondo ainda mais as fragilidades do modelo econômico vigente (Krisis, 2020).

1.2 Legitimação do trabalho precarizado

A precarização do trabalho, tanto no Brasil quanto no âmbito internacional, não é um processo recente. Ela afeta tanto o trabalho formal quanto o informal, manifestando-se em diversos contextos econômicos e históricos. Grandes potências mundiais, como os Estados Unidos, países da Europa e a China, assim como os países da América Latina, vivenciaram há décadas os efeitos desse processo.

As características do desenvolvimento e subdesenvolvimento na periferia do capitalismo, com ênfase no contexto latino-americano e, mais especificamente, no caso brasileiro, elucidam um processo mais árduo com relação à difusão da precarização. A formação capitalista, que transcende a mera cronologia histórica, desenha um panorama em que a expansão da economia penetra territórios, gerando dualidades e diferenças sociais significativas.

As sucessivas transformações no âmbito do sistema capitalista exercem impacto abrangente sobre diversas esferas da sociedade, abarcando áreas como o mercado de trabalho, habitação, prestação de serviços básicos, atividades comerciais, transporte e educação. A divisão internacional do trabalho, refletida na heterogeneidade da estrutura produtiva, cria uma distância entre países centrais e periféricos, agravando as disparidades econômicas.

A industrialização emerge como vetor de modernização na periferia do capitalismo, mas sua implementação é singularmente tardia. O capitalismo monopolista exerce influência na estrutura produtiva, aprofundando a desigualdade. Uma estrutura produtiva híbrida revela uma incapacidade de absorção eficiente da mão de obra, resultando em uma estrutura ocupacional marcada por terceirização precoce, especialmente em setores de baixa produtividade. O papel do Estado frente ao processo de industrialização gera um processo de dependência. O Brasil deixou de ser um país subdesenvolvido, mas não implantou um novo modelo de acumulação, de modo que o subdesenvolvimento continua a marcar seu processo de internacionalização.

Oliveira (2015), em sua obra intitulada *“Crítica à Razão Dualista/O Ornitorrinco”*, aponta que no contexto brasileiro, o avanço das forças produtivas e a emergência da terceira revolução industrial foi acompanhado pelo desmantelamento dos direitos trabalhistas e pela crise do Estado, que nunca conseguiu se constituir como um Estado de bem-estar social. A reconfiguração das relações de trabalho conduz à desarticulação dos direitos anteriormente conquistados, enquanto a proteção da mais-valia encontra menor resistência.

A dinâmica resultante leva à informalização do trabalho, à substituição do conceito de emprego por ocupação ou, ainda, à desconstrução da relação salarial. Estas tendências evidenciam um cenário caracterizado por uma "acumulação truncada", no qual o país se define não apenas pelo que é, mas também pelo que não é. Nesse sentido, o Brasil se encontra em uma condição de "subdesenvolvimento", em que o modelo de acumulação assume uma posição desvantajosa na divisão internacional do trabalho.

O "subdesenvolvimento" pareceria a forma própria de ser das economias pré-industriais penetradas pelo capitalismo, em "trânsito", portanto, para as formas mais avançadas e sedimentadas deste; todavia, uma tal postulação esquece que o "subdesenvolvimento" é precisamente uma "produção" da expansão do capitalismo. (Oliveira, 2015, p. 33)

O surgimento da informalidade urbana não se apresenta como um subproduto, indicativo de atraso ou resultante de dinâmicas pré-capitalistas. Pelo contrário, ela configura a própria concepção de desenvolvimento periférico. As modalidades de trabalho precarizadas surgem paralelamente ao desenvolvimento urbano e industrial, tornando-se intrínsecas à categoria de periferia.

A reprodução da classe trabalhadora assume, por si só, a responsabilidade pelo seu próprio sustento, e o trabalho informal não é uma exceção, mas se encontra integrado às formas de ocupação que frequentemente permanecem invisíveis no âmago de estratégias extremamente eficazes de subvalorização da força de trabalho.

O fenômeno da informalidade se consolida como uma estratégia de evasão dos ritos e normas oficiais estabelecidos pelo Estado no contexto urbano, os quais não são universalmente observados, em virtude da incapacidade ou, até mesmo, negligência do próprio Estado em assegurar a todos os cidadãos condições dignas de vida. A informalidade urbana deve ser entendida como uma prática e atua na desresponsabilização do Estado, até porque o comportamento de desregulamentação é um modo de regulamentar. O Estado, ao dividir uma parcela significativa de seu poder com grandes corporações, acaba por ceder espaço aos interesses monopolistas, muitas vezes em detrimento dos interesses públicos.

Essa divisão de poder ocorre por meio de diversas formas de apoio direto ao desenvolvimento do circuito econômico moderno, como a proteção em relação à concentração de monopólios, a construção de infraestruturas de grande valor e a flexibilidade nos acordos com grandes empresas que dominam o cenário econômico. Entretanto, o Estado paga um preço elevado por essa proximidade, não apenas no âmbito econômico, mas também no político, o que, conseqüentemente, compromete sua autonomia e independência:

O Estado apresenta-se como um aliado ao circuito moderno da economia nos países subdesenvolvidos. O apoio que ele dá às diferentes modalidades de modernização tecnológica assume os mais variados aspectos. Esse apoio é oferecido ora abertamente, ora de modo mais discreto, mas leva invariavelmente ao agravamento da dependência externa do país e faz a população sofrer as cargas fiscais, sem mesmo dar a contrapartida de uma melhoria da situação de emprego ou do aumento de bem-estar. (Santos, 2008, p.161).

O processo de modernização conduzido pelo Estado frequentemente acentua desigualdades socioeconômicas, uma vez que o fortalecimento das atividades modernas favorece a concentração de poder e riqueza em determinados setores e regiões. Os monopólios, ao dominarem o espaço, perpetuam uma distribuição desigual de recursos e oportunidades, evidenciando o papel do Estado como agente modernizador. A urbanização acelerada e o crescimento das metrópoles são manifestações desse fenômeno, resultantes da revolução no consumo mundial. O aumento das necessidades de consumo levou ao crescimento das cidades, que, por sua vez, expandiram a diversificação das atividades econômicas.

De acordo com Santos (2008, p. 295)

O Estado, por meio de sua política de transportes, comunicações e investimentos, assim como através de sua política econômica geral e financeira, fiscal e urbana, pode ser uma causa de agravamento ou de criação de novas desigualdades.

Esse cenário é evidente no Brasil, onde uma das consequências mais visíveis dessa desigualdade espacial é o incentivo a migrações rurais-urbanas, interurbanas e inter-regionais. Nesse contexto, o espaço se torna fragmentado, dividido entre áreas economicamente mais dinâmicas e regiões marginalizadas, demonstrando a existência de campos distintos dentro de um mesmo território. O Estado desempenha um papel fundamental na implementação de políticas que privatizam e remodelam a produção, promovendo o objetivo de acumular capital.

Essas políticas levam a mais desemprego e cria um mercado de trabalho instável e dividido. Esse mercado é marcado pela quebra constante dos direitos sociais pelos quais as pessoas lutaram ao longo do tempo.

Nesse cenário, o Estado e o espaço de produção interagem por meio de um conjunto de políticas neoliberais que favorecem o capital em detrimento do trabalho. O Estado neoliberal tem um impacto direto na piora das condições de trabalho e no enfraquecimento das instituições que defendiam os direitos dos trabalhadores. Ele faz isso desregulamentando o mercado de trabalho e vendendo serviços públicos. Portanto, o declínio na qualidade do trabalho faz parte de um plano maior de ganho capitalista, que precisa de laços sociais e de produção mais flexíveis. Esse processo leva a um aumento nas lacunas sociais e mais exclusão para grandes partes da população:

A crise do trabalho implica necessariamente a crise do Estado e, portanto, da política. Por princípio, o Estado moderno deve a sua carreira ao fato de que o sistema produtor de mercadorias necessita de uma instância superior que lhe garanta, no quadro da concorrência, os fundamentos jurídicos gerais e pressupostos da valorização – incluindo um aparelho de repressão para o caso de o material humano insubordina-se contra o sistema. (Krisis, 2020, p. 38).

O processo de precarização tem raízes históricas profundas, mas ganhou maior relevância com a implementação de reformas trabalhistas e previdenciárias, com o teto de gastos públicos e, mais recentemente, com os impactos gerados pela pandemia no Brasil. Essas medidas, embora justificadas em nome de ajustes econômicos, intensificaram a vulnerabilidade das classes mais desfavorecidas.

Nos países centrais, como os da Europa Ocidental e da América do Norte, a informalidade exerce um impacto relativamente menor sobre as suas economias. No entanto, em países periféricos, como o Brasil, esse quadro é exacerbado pelas fragilidades estruturais e pela insuficiência de políticas públicas voltadas à proteção social.

A globalização e a desindustrialização agravaram essa situação, pois o encolhimento de postos de trabalho resultou do setor industrial, forçando muitos trabalhadores a recorrerem ao mercado informal. Esse cenário contribui para uma desigualdade social crescente, evidenciando as falhas do sistema econômico na promoção de uma distribuição mais equitativa de oportunidades.

Segundo o *Relatório Perspectivas Sociais e de Emprego no Mundo* da OIT, a taxa de desemprego mundial deve sofrer aumento a partir deste ano (2024)¹⁴, em função das desigualdades sociais e da estagnação da produtividade. O relatório aponta que as fragilidades com relação ao mercado de trabalho irão emergir, e a taxa de desemprego global irá de 5,1% em 2023 para 5,2%. Além do mais, dentro desse panorama, permanecem diferenças significativas entre países que possuem rendimentos altos e baixos. O relatório aponta que o futuro do mercado de trabalho será traçado por condições degradantes concebidas por baixas remunerações, grandes jornadas de trabalho e por reduções drásticas relacionadas à proteção social.

As novas modalidades de trabalho refletem indistinções que se tornam centrais nas complexidades do cenário laboral contemporâneo, especialmente no que tange aos impactos das inovações tecnológicas. O processo de *uberização* surge, nesse contexto, como uma faceta do mercado de trabalho e é delineado por meio de plataformas digitais que facilitam a conexão

¹⁴ **Perspetivas Sociais e de Emprego no Mundo.** Organização Internacional do Trabalho (OIT), 10 de janeiro de 2024. Disponível em: <https://www.ilo.org/pt-pt/resource/news/perspetivas-sociais-e-de-emprego-no-mundo> Acesso em 30/01/2024.

flexível e descentralizada entre serviços e consumidores, emergindo como uma característica notável da conjuntura laboral contemporânea.

Essa dinâmica amplia os modelos de negócios fundamentados em plataformas, nos quais profissionais autônomos prestam serviços mediante o uso de aplicativos e são frequentemente desprovidos dos direitos e proteções inerentes ao emprego formal. Por consequência, os trabalhadores uberizados operam em condições que geram constante endividamento e falta de seguridade social. A falta de proteção e a necessidade de crédito para sustentar suas atividades agravam o processo de precariedade.

A fragmentação e a heterogeneidade da classe trabalhadora resultante desse processo de precarização inclui desde os prestadores de serviços temporários, ambulantes, trabalhadores de plataformas digitais, entre outros, o que de certa forma dificulta a identificação de uma classe unificada. Essa complexidade se intensifica quando permeia diferentes variáveis, incluindo raça, gênero e classe, impactando de maneira significativa os trabalhadores mais empobrecidos e marginalizados nas áreas urbanas.

1.3 Mudanças no mercado de trabalho brasileiro

As recentes transformações na estrutura econômica do país alteraram significativamente a estrutura ocupacional brasileira. Na década de 1950, a modernização agrícola, marcada pela mecanização, provocou uma grande expansão das massas urbanas e esteve diretamente associada ao processo de industrialização ocorrido no mesmo período. Nesse contexto, o avanço das indústrias, o crescimento do setor terciário e a aceleração da urbanização colocaram o campo em posição de subordinação econômica em relação à cidade, tornando-o dependente de insumos industriais como máquinas, equipamentos e defensivos agrícolas - tecnologia que acabou por reduzir a necessidade de força de trabalho.

A limitada absorção de mão de obra pela indústria, combinada com o êxodo rural, fez com que o setor terciário tivesse que absorver o aumento da força de trabalho. Essa dinâmica levou ao que se pode chamar de superurbanização no país, caracterizada pelo descompasso entre os ritmos de industrialização e urbanização. Como resultado, grande parte da população passou a se concentrar em atividades urbanas do setor terciário.

No capitalismo atual, o exército industrial de reserva não cumpre mais seu papel tradicional de maneira absoluta. Antes, os trabalhadores ficavam disponíveis para serem realocados no processo produtivo quando necessário. Hoje, porém, essa mão de obra excedente tem dificuldade de ser reintegrada, pois o sistema produtivo busca cada vez mais soluções técnicas que aumentam a produtividade sem exigir mais trabalhadores.

Nos países subdesenvolvidos, como o Brasil, o conceito tradicional de desemprego não reflete adequadamente a dinâmica do mercado de trabalho. Mesmo sem oportunidades no setor formal da economia, grande parte da população economicamente ativa busca alternativas no trabalho por conta própria, especialmente no setor de serviços. Atividades como feiras livres e comércio ambulante representam exemplos de subocupação, gerando renda mensal muito abaixo dos padrões atuais.

No período do governo Temer (2016-2019), discussões acerca de reformas econômicas no Brasil ganharam destaque. Nesse contexto, a proposta de Reforma Trabalhista foi encaminhada à Câmara dos Deputados no final de 2016, com o objetivo principal de modificar determinados pontos na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), com foco especialmente na jornada de trabalho. Implementada a partir de 13 de julho de 2017, a reforma trabalhista (Lei 13.467, de 2017) inicialmente propagou discursos que vislumbravam benefícios para a classe trabalhadora, argumentando que a redução da "burocratização" das leis possibilitaria um aumento na geração de empregos.

Contudo, essa burocracia garantia minimamente a seguridade social do empregado. A partir dessa reconfiguração, emergiu um intenso processo de precarização das relações de trabalho, impulsionado pelas urgências impostas pelos empregadores. Diante desse cenário, o desemprego tornou-se um fator determinante para muitos cidadãos, contribuindo para a crescente presença da pobreza e da exclusão na vida das populações mais vulneráveis. Entre as principais alterações promovidas pela Reforma Trabalhista de 2017, destacam-se:

Tabela 1: Principais alterações na legislação trabalhista

Mudanças	Impactos
Trabalho Remoto	Previsto em lei, com responsabilidade do contratado pela compra e manutenção de equipamentos.
Férias	Podem ser parceladas em até três vezes.
Trabalho Parcial	Carga horária semanal aumentada em cinco horas, com produção de horas extras permitida.
Contrato Temporário	Período estendido de 90 dias para 180 dias com possibilidade de prorrogação por mais 90 dias.
Terceirização do Trabalho	Todas as atividades da empresa podem ser terceirizadas.
Acordos Coletivos	O acordado entre empregado e empregador prevalece sobre a legislação, salvo restrições legais.
Grávidas e Lactantes	Podem trabalhar em locais com insalubridade de grau médio ou mínimo.

Fonte: Elaboração própria.

O legado da Reforma Trabalhista de 2017 consolidou um novo paradigma nas relações de trabalho no Brasil. Se, por um lado, o governo Temer defendia a flexibilização sob o argumento de modernização e geração de empregos, por outro, acelerou a precarização do trabalho. O crescimento dos contratos intermitentes, informais e terceirizados resultou na redução de direitos trabalhistas, na fragilização dos sindicatos e na queda da renda média. A maior flexibilidade contratual intensificou a rotatividade, reduzindo a estabilidade no emprego e aprofundando a insegurança econômica dos trabalhadores.

Se a Reforma Trabalhista de 2017 sob Temer consolidou um marco na flexibilização de direitos, o governo Bolsonaro (2019–2022) aprofundou essa agenda neoliberal, combinando desregulamentação, austeridade fiscal e o avanço da uberização. A eleição de Jair Bolsonaro em 2018 não apenas deu continuidade, como também aprofundou o projeto de desregulamentação trabalhista em curso. Se a reforma promovida por Michel Temer estabeleceu o marco jurídico para a flexibilização das relações de trabalho, coube ao governo Bolsonaro a tarefa de operacionalizar sua implementação prática, concentrando-se em dois eixos principais: a Lei da Liberdade Econômica (Lei nº 13.874/2019), que ampliou a informalização das relações laborais, e a consolidação do modelo das plataformas digitais como novo paradigma de exploração do trabalho.

A Lei de Liberdade Econômica flexibilizou regras para os microempreendedores individuais (MEIs) e para as pessoas autônomas. A lei estabelece alterações em várias legislações sobre o direito civil e a própria CLT (Consolidação das Leis Trabalhistas) voltada a livre iniciativa do mercado. As alterações foram significativas, facilitando a formalização do microempreendedor, mas não garantiu direitos trabalhistas, o que, de certa forma, torna um processo de informalização legalizado, sem acesso à proteção social. Além do mais, o aumento de autonomia passou a considerar todo trabalhador como autônomo por padrão, o que faz com

que as empresas tendam a contratar como PJ (Pessoa Jurídica) para amenizar os custos trabalhistas. A redução da fiscalização, ou seja, a limitação da atuação do Estado nas relações laborais sob um argumento de desburocratização, gerou impactos significativos em trabalhos análogos à escravidão.

A pandemia emergiu como um catalisador para a manifestação acentuada da precarização do trabalho, evidenciando um sintoma expressivo de um sistema que resulta na exclusão de parcelas da população. Em particular, jovens enfrentaram dificuldades significativas para ingressar no mercado de trabalho, encontrando-se muitas vezes compelidos a recorrer a aplicativos de entrega, que destacam, de maneira notória, questões trabalhistas adversas.

A partir dos dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), verificamos uma oscilação nos níveis de desocupação no país. Segundo a agência de notícias do IBGE, a taxa média de desocupação no ano 2020 foi recorde em todo Brasil, chegando a 13,5%. Em 2021, a taxa sofre uma pequena variação para 13,2%. Em 2022, a taxa média foi de 9,3% no ano, o que aponta uma retração de 3,9 pontos percentuais em relação ao ano de 2021. Entretanto, dentro desse cenário, o número de empregados sem carteira assinada atingiu o patamar recorde de 2022 e a informalidade continuou com uma atuação significativa de 39,4%. Em 2023, a taxa média de desemprego é a menor desde de 2014, chegando a 7,8%. O resultado demonstra que ao longo dos anos o mercado de trabalho foi se recuperando após o impacto da pandemia, entretanto, os tipos de contratação oscilaram em relação ao número de empregados de carteira assinada, de trabalhadores sem carteira assinada e de trabalhadores informais. Em 2024, a taxa média de desocupação do país chegou a 6,6% , registrando a menor taxa de desocupação da série (IBGE, 2024).

Apesar da aparente recuperação no mercado de trabalho brasileiro, a realidade fluminense permanece marcada pelas mazelas da precarização laboral. Segundo a PNAD Contínua (2024), o Rio de Janeiro figura entre os cinco estados com as maiores taxas de desocupação do país. Essa realidade se materializa nas ruas através dos camelôs, vendedores ambulantes e, sobretudo, nos entregadores por aplicativos, que personificam a máxima exploração contemporânea — submetidos a plataformas digitais que não só cobram comissões abusivas, mas ainda os obrigam a arcar com custos operacionais como aluguel de bicicletas e manutenção de veículos.

Mais do que números, essa precarização generalizada revela a face mais perversa do nosso desenvolvimento econômico: um estado que, mesmo sendo o segundo maior PIB do país, convive com desigualdades que reproduzem as mesmas estruturas excludentes do Brasil colonial. O trabalho informal não é aqui uma exceção, mas sim a regra para milhares de fluminenses e cariocas que diariamente precisam escolher entre o desemprego e a subsistência sem direitos.

CAPÍTULO II: SEGREGAÇÃO E MOBILIDADE URBANA: UM ESTUDO SOBRE OS CONTRASTES DO ESPAÇO URBANO FLUMINENSE

Este capítulo tem como objetivo analisar as dinâmicas de segregação urbana na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), considerando a relação entre a organização espacial e os eixos de circulação. A discussão evidencia uma realidade socioespacial carioca profundamente marcada por seu processo histórico de urbanização.

Desde o século XIX, o crescimento e a expansão da cidade do Rio de Janeiro foram diretamente influenciados pela implantação e consolidação de diferentes modais de transporte. A malha viária e as redes ferroviárias, por exemplo, não apenas moldaram a ocupação do território, mas também reforçaram desigualdades socioespaciais, segregando populações de acordo com sua condição econômica. Enquanto áreas mais centrais e bem servidas por infraestrutura de mobilidade se consolidaram como polos de valorização imobiliária, as periferias foram destinadas a condições precárias de acesso a serviços e oportunidades.

Nesse sentido, este estudo busca explorar como a estruturação dos sistemas de transporte na RMRJ perpetuou e reforça padrões de exclusão, contribuindo para a fragmentação urbana contemporânea. A análise considera tanto aspectos históricos quanto as dinâmicas atuais, destacando os desafios para uma política de planejamento territorial mais inclusiva.

2.1 Urbanização e Segregação a partir dos Sistemas de Transporte na Região Metropolitana do Rio de Janeiro

O Rio de Janeiro é conhecido mundialmente por suas belezas naturais e sua relevância política e econômica. Historicamente, a cidade experienciou diversas mudanças com relação à produção e reprodução do espaço urbano. Com uma história profundamente ligada ao desenvolvimento do país, o Rio de Janeiro teve o papel de capital nacional durante quase dois séculos, de 1763 até 1960, e ao longo desse período, foi palco de eventos históricos decisivos, como a chegada da família real portuguesa em 1808 e a posterior transição para o Império e a República.

Anteriormente, a cidade preservava características peculiares à época colonial, apresentando uma configuração adensada e cerceada por diversas elevações. A ausência de modais de transporte público favorecia a proximidade entre as moradias. Contudo, a partir do século XIX, a cidade começa a modificar a sua formação urbana sendo gradativamente moldada por duas lógicas socioeconômicas antagônicas: a escravista e a capitalista, cujos vestígios dessa produção são visíveis no espaço urbano até os dias atuais.

O período que se estende de 1870 a 1902 representa, para a história do Rio de Janeiro, não só a primeira fase de expansão acelerada da malha urbana, como também a etapa inicial de um processo em que esta expansão passa a ser determinada, principalmente, pelas necessidades de reprodução de certas unidades do capital, tanto nacional como estrangeiro. (Abreu, 2013, p.43).

O surgimento do bonde de tração animal e do trem a vapor foi fundamental para a separação gradual das classes sociais. Esse processo teve seu início quando o Imperador D. Pedro II inaugurou o primeiro trecho de trilhos da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II – futura Estrada de Ferro Central do Brasil, por volta de 1858. Com um percurso de 47 km, a ferrovia estabelecia a ligação entre a estação da Corte – localizada nos arredores do Campo de Santana - e Queimados, na Baixada Fluminense.

Controlados em grande parte pelo capital estrangeiro, trens e bondes tiveram um papel indutor diferente no que toca à expansão física da cidade. Os primeiros passaram a

servir áreas ainda fracamente integradas à cidade, que se abriram, então, àqueles que podiam se dar ao luxo de morar fora da área central, mas não podiam arcar com os custos, já elevados, dos terrenos da Glória, Botafogo ou Tijuca; os bondes permitiram o êxodo cada vez maior dos que podiam arcar com esse ônus, mas mantinham-se no centro por falta de meio de transporte rápido e regular. (Abreu, 2013, p.43).

Um ano após a inauguração do primeiro trecho da ferrovia, em 1859, foi estabelecida uma linha de bondes de tração animal que conectava a Praça Tiradentes ao Alto da Tijuca. No entanto, em virtude de dificuldades financeiras, a expansão efetiva desse sistema de transporte teve início apenas em 1868, com a primeira concessão concedida à *Botanical Garden Railroad Company*, que mais tarde seria conhecida como Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico. A empresa foi responsável pela expansão do bonde de tração animal, abrangendo parte dos bairros do Centro, Largo do Machado, Glória, chegando até Botafogo.

Com o sucesso da expansão dos bondes, houve o surgimento de empresas similares que atuaram em outras partes da cidade, tendo como exemplo o serviço da *Rio de Janeiro Street Railwal Company*, que posteriormente seria conhecida como Companhia São Cristóvão. Nesse período, houve a extensão dos serviços para os bairros de São Cristóvão, Andaraí Pequeno (Tijuca), Saúde, Gamboa, Santo Cristo, Catumbi, Caju e Rio Comprido. Dois anos depois, a Companhia Jardim Botânico inaugurou o Ramal da Gávea.

Com o crescimento da Companhia Jardim Botânico e sua ocupação das áreas da Freguesia da Lagoa, a expansão de bondes para as regiões mencionadas anteriormente do centro e zona norte do Rio de Janeiro foram condenadas ao fracasso. Com a descoberta de um novo mundo fundamentado em novos estilos de vida ligados à modernidade e às moradias à beira-mar, áreas que antes possuíam certa centralidade, como São Cristóvão, sofreram modificações em suas formas e conteúdos. A Companhia Jardim Botânico persistia no interesse em estender as linhas de bonde para as áreas que potencialmente poderiam ser lucrativas.

A inauguração das linhas de Copacabana sofreu pressões contrárias de alguns acionistas da empresa que viam como um grande erro da diretoria e, na melhor das hipóteses, como um ato imprudente, a decisão de levar o bonde “àquele deserto arenoso, sem habitação e cujo progresso seria muito lento”. (Abreu, 2013, p.48).

A partir desse momento, empresas de diferentes setores, como a Companhia Jardim Botânico e as de construção civil, começaram a atuar de forma alinhada, todas buscando capital nas mesmas áreas e com o apoio do Estado. A atuação conjunta das empresas, motivada pelo interesse comum de investir em novas áreas situadas na zona sul da cidade, foi responsável pela criação de novas linhas em direção aos bairros do Leme, Copacabana, Ipanema e, posteriormente, Leblon. É importante lembrar que os bondes eram inicialmente de tração animal, puxados por burros, pois os bondes elétricos só começariam a surgir no século XX. As regiões centrais foram desassistidas o que levou o Estado a implementar intervenções e readequações nessas áreas.

O processo de transformação das áreas centrais da cidade teve início efetivo com a Reforma Pereira Passos, em 1902. Contudo, antes desse período, as freguesias experimentavam um adensamento contínuo populacional, impulsionado pela necessidade da população de baixa renda em residir nas regiões que possuíam proximidade de seus locais de trabalho ou em áreas consideradas como importantes polos comerciais.

Com a adoção do discurso sanitário, o Estado passou a intervir nessas regiões, eliminando os cortiços – habitações consideradas insalubres em função da disseminação de doenças como varíola e febre amarela. Dessa forma, os moradores que anteriormente residiam nesses locais foram deslocados para áreas periféricas, situadas nos arredores da cidade.

Em contraste com a atuação dos bondes, os trens foram responsáveis pela rápida transformação das freguesias, que eram, anteriormente, rurais. Desde a inauguração do primeiro

trecho de trilhos da Companhia Estrada de Ferro D. Pedro II - futura Estrada de Ferro Central do Brasil, foram inauguradas mais estações ao longo do tempo, como as estações de Cascadura, Engenho Novo, Maxambomba (Nova Iguaçu), São Cristóvão, Sapopemba (Deodoro), São Francisco Xavier, Riachuelo, Todos os Santos (Desativada), Engenho de Dentro, Piedade, Rocha, Derby Club (Maracanã), Sampaio, Quintino, Méier, Mangueira e Encantado (Desativada).

Evidentemente, com o surgimento de novas estações, a ocupação dos subúrbios foi atrelada ao eixo de transporte ferroviário. Posteriormente, por volta de 1876, foi implantada a Estrada de Ferro Rio d'Ouro, que corresponde aproximadamente ao traçado da atual Linha II do Metrô. Com o surgimento da chamada Estrada do Norte em 1886, foram inauguradas estações em Mirity – atualmente Duque de Caxias – , responsável por conectar vários núcleos suburbanos na região. E, em 1890, foi inaugurada a ferrovia da Companhia Melhoramentos, futura "linha auxiliar" da Central do Brasil.

O transporte ferroviário, além de ter sido indutor do crescimento da cidade nas áreas suburbanas, representou ainda uma das principais vias de distribuição da produção industrial carioca para outros estados, particularmente através dos trens da Central do Brasil. (Freire, 2001, p.25).

Com o avanço do processo de industrialização e o consequente aumento da demanda por sistemas de transporte, como bondes e trens, o setor acabou enfrentando uma crise resultante da própria sobrecarga. A expansão das redes ferroviárias e de bondes esteve intrinsecamente vinculada a esse contexto de crise. Posteriormente, a cidade passou por mudanças estruturais significativas devido ao desenvolvimento do capital imobiliário. A eletrificação dos sistemas de transporte, impulsionada pela empresa *Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Co. Ltd.* (Light), desempenhou um papel central no processo de modernização urbana, culminando no surgimento dos primeiros *auto-omnibus*.

Com a Reforma Pereira Passos e o crescimento populacional impulsionado pelo processo incipiente de industrialização, a cidade do Rio de Janeiro passou por profundas transformações. A expansão da malha de transporte e o aumento acelerado da população levaram a um crescimento urbano para áreas periféricas, incluindo morros e subúrbios. Esse processo gerou uma demanda crescente por serviços essenciais, como saúde, saneamento básico e mobilidade urbana, evidenciando e ampliando os contrastes sociais e os impactos da modernização voltada para atender às necessidades do capital.

A reforma urbanística claramente possibilitou a atuação e o crescimento das empresas de ônibus naquele período. Com a reorganização das ruas da cidade, o desenvolvimento do transporte rodoviário se tornou uma alternativa viável e acessível para o transporte urbano. A construção de novas avenidas e o alargamento de vias possibilitou o maior deslocamento entre diversas regiões. Além disso, a atualização atraiu um número crescente de pessoas para o centro e arredores, elevando a demanda por transporte público.

Os transportes urbanos foram beneficiados pelas reformas urbanas do período. O alargamento e a abertura de novas vias de circulação impulsionaram o setor, além de favorecer o desenvolvimento do transporte individual. Entre as obras da época, merece destaque a construção da Avenida Central, para muitos, palco do novo Brasil que ingressava, finalmente, na modernidade (Freire, 2001, p.29).

Considerando o avanço das empresas de transporte coletivo e o processo de modernização por meio da eletrificação dos trilhos, a *Rio de Janeiro Tramway, Light and Power Co.* (Light) - empresa canadense - foi inaugurada, sucedendo a Companhia Ferro Carril Jardim Botânico e promovendo a eletrificação dos bondes do Ramal do Leme, uma iniciativa liderada pela gestão do prefeito Pereira Passos.

A Light consolidou seu papel no setor ao adquirir o controle de diversas companhias de transporte coletivo, como São Cristóvão, Carris Urbanos e Ferro-Carril de Vila Isabel, que anteriormente utilizavam bondes movidos à tração animal. Além disso, obteve a concessão da Companhia Ferro Carril e Hotel do Corcovado, assumindo o compromisso de eletrificar as linhas, reduzir as tarifas, expandir a frota de trens e construir um novo edifício para o Hotel das Paineiras.

Em 1907, a Light contratou também os serviços de iluminação pública e residencial da cidade do Rio de Janeiro, além de fornecer energia elétrica para o funcionamento dos bondes. Posteriormente, em 1918, foi inaugurada uma linha de ônibus elétricos no Centro da cidade, denominada "Auto Avenida". Já em 1926, a empresa fundou a Viação Excelsior e firmou o primeiro contrato oficial com a Prefeitura do Rio de Janeiro, consolidando sua presença no sistema de transporte urbano da capital.

Ao longo dos anos, a empresa foi responsável por muitas mudanças significativas na cidade maravilhosa, como a inauguração do Cristo Redentor, a introdução do ônibus de dois andares da Viação Excelsior conhecido como "Chopp Duplo" e pela aquisição de várias hidrelétricas. "Logo após a sua chegada no país, a Light atuaria no sentir de monopolizar, integralmente, os serviços de eletricidades e carris, em São Paulo e no Rio de Janeiro." (Freire, 2001, p.31).

Consecutivamente, a Light foi responsável por reforçar sua atuação nas áreas centrais, na zona norte e na zona sul da cidade, o que, de fato, atrelou cada vez mais os serviços de transporte ferroviário às áreas suburbanas. Contudo, com o crescimento das empresas de ônibus, o transporte rodoviário começou a ganhar maior relevância na cidade. Enquanto as zonas mais valorizadas eram servidas de bondes e cada vez mais possuíam circulação de ônibus, a população que foi remanejada para viver às margens da cidade, ainda sofria com a falta de eficiência do transporte ferroviário.

A partir da década de 1920, foram surgindo as principais rodovias, avenidas e pontes do Rio de Janeiro, tais como a Avenida Presidente Vargas, Avenida Brasil, a Rodovia Rio-Petrópolis, Ponte da Ilha, Rodovia Presidente Dutra, Ponte Rio-Niterói, Linha Vermelha e Linha Amarela. Em relação às estradas de ferro, a primeira a iniciar o processo de eletrificação foi a Estrada de Ferro Central do Brasil, por volta de 1930. A partir da década de 1950, o governo de Getúlio Vargas estatizou toda a malha ferroviária nacional, criando a Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) e unificou todas as linhas, incumbindo ao governo a responsabilidade pela manutenção, operação e expansão do transporte ferroviário.

Posteriormente, ocorreu uma reorganização no transporte ferroviário, na qual a Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) transferiu a operação dos trens de subúrbio para a recém-criada Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) na década de 1980, ficando restrita somente ao transporte de cargas e alguns trens regionais e de longa distância que ainda existiam no país.

Durante esse período, era comum presenciar a prática conhecida como "surf nos trens", que consistia basicamente em indivíduos subirem no teto dos trens em movimento, desviando de fios e cabos de alta tensão de até 4400 volts, cujo contato poderia resultar em lesões fatais ou até mesmo na dissolução do corpo.

A prática surgiu primeiramente como uma espécie de moda urbana, um desafio entre inúmeros jovens para se equilibrarem sobre os vagões em movimento. Contudo, à medida que a demanda por transporte aumentava – especialmente em dias de jogos – o surf passou a se relacionar também com a insuficiência de espaço nos trens. Os passageiros frequentemente ficavam pendurados nas janelas e nos tetos dos vagões, resultando em acidentes, como choques, quedas, mutilações e, em muitos casos, mortes. Um episódio marcante ocorreu em janeiro de 1988, quando a morte de um homem nos trilhos durante o horário do pico gerou atrasos

significativos, culminando em uma revolta popular que resultou no incêndio de dez trens e em atos de depredação em várias estações.

O Ramal Japeri, com aproximadamente 61,3 km de extensão, foi o trajeto mais utilizado pelos praticantes dessa atividade. A maioria dos “surfistas ferroviários” eram jovens que buscavam, por meio dessa prática, uma alternativa para lidar com a superlotação dos trens e para romper a monotonia da rotina, ainda que fosse de forma perigosa e irresponsável.

Esse fato ilustra apenas uma das muitas dificuldades relacionadas ao transporte ferroviário na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ). As manifestações refletem um processo mais amplo de segregação socioespacial, no qual a falta de organização, a precariedade e a superlotação dos trens coexistem com a exclusão socioeconômica. Jovens, privados de condições adequadas de lazer, adaptaram a forma arriscada e improvisada do "surf de praia" aos trens, evidenciando as desigualdades estruturais e os desafios enfrentados por essa parcela da população.

Figura 5: Surfe Ferroviário



Fonte: Rio Memórias - Foto de Vivi Rocha

Disponível em: <https://riomemorias.com.br/memoria/surfistas-de-trem-e-onibus/>

A partir de 1994, a operação dos trens urbanos na cidade do Rio de Janeiro passou a ser administrada pela Companhia Fluminense de Trens Urbanos (Flumitrens). Durante esse período, a empresa operou na pior fase, marcada por uma grande defasagem estrutural e pela elevada demanda da população fluminense. A falta de investimentos no setor ferroviário, somada à priorização do transporte rodoviário, agravou a crise no sistema ferroviário.

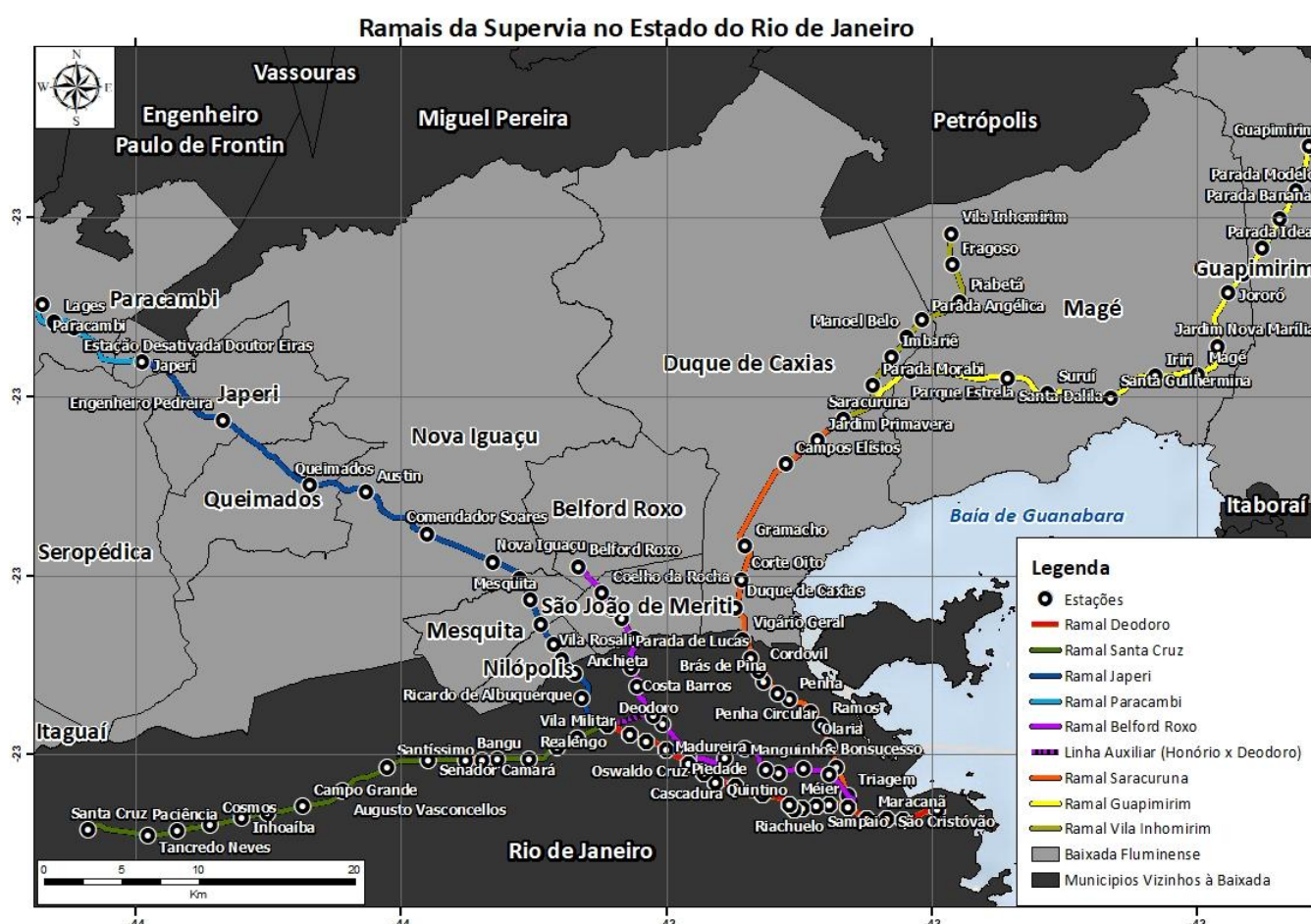
Embora a Flumitrens tenha realizado algumas melhorias pontuais, o governo estadual optou por transferir a operação dos trens para a iniciativa privada. Nesse modelo, o Estado responde pelos investimentos de maior relevância, como a aquisição e modernização de trens, bem como a expansão da malha ferroviária.

Atualmente, a Supervia é a empresa responsável pela operação privada dos serviços de trens urbanos na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, conectando o Centro da cidade às

regiões da Zona Norte, Baixada Fluminense e Zona Oeste. A rede ferroviária abrange uma extensão de 270 quilômetros, atendendo aos municípios do Rio de Janeiro, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Nilópolis, Mesquita, Queimados, São João de Meriti, Belford Roxo, Japeri, Magé, Paracambi e Guapimirim. (Figura 6)

A malha ferroviária é composta por cinco ramais e três extensões, totalizando 104 estações. Atualmente, o sistema atende, em média, 350 mil passageiros por dia¹⁵, um número consideravelmente menor em comparação ao período de maior demanda sob a gestão estatal, quando aproximadamente um milhão e meio de usuários eram transportados diariamente. Essa redução foi acentuada durante e após o período pandêmico, evidenciando os impactos dessa conjuntura sobre o transporte ferroviário.

Figura 6: Ramais do Transporte Ferroviário do Rio de Janeiro



Fonte: Elaboração própria.

2.2 Crise no Transporte Ferroviário na RMRJ

O modal ferroviário, elemento essencial para o deslocamento na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), enfrenta há anos um processo contínuo de precarização. O movimento pendular, característico de grande parte dos usuários, reflete um processo de

¹⁵ Ferrari, Arthur. **Supervia atingiu maior volume de usuários em 2024 com 373,5 mil embarques na quinta-feira (08).** *DIÁRIO DO TRANSPORTE*, 09 de maio de 2025. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2025/05/09/supervia-atingiu-maior-volume-de-usuarios-em-2024-com-3735-mil-embarques-na-quinta-feira-08/> Acesso em: 09 de maio de 2025.

urbanização marcado pela segregação espacial, agravando os desafios relacionados à mobilidade urbana. Esse cenário é elucidado por fatores como tarifas abusivas, infraestrutura deficiente dos vagões, superlotação, longos períodos de deslocamento e ausência de investimentos. O que inicialmente deveria ser uma solução, transforma-se em problema recorrente para os cidadãos fluminenses.

A segregação espacial que se dá no processo de urbanização capitalista, além de distanciar o espaço de moradia do espaço do trabalho, atua no primeiro através de processos de exclusão de práticas sociais e segundo maior ou menor possibilidade de acesso aos meios de consumo. (Costa, 1989, p.25).

Durante a década de 1990, a Supervia adquiriu a gestão do sistema ferroviário da RMRJ por meio de concessões à iniciativa privada, com prazo inicial de aproximadamente 25 anos, renováveis por mais 25 anos. Nesse contexto, o Estado, por intermédio da Flumitrens, manteve a responsabilidade sobre alguns ramais, que posteriormente foram transferidos para a Supervia. Entre 2010 e 2017, a Odebrecht –empresa brasileira de engenharia e construção civil – adquiriu cerca de 61% das operações da Supervia, período que coincidiu com a realização dos megaeventos, como os Jogos Olímpicos e a Copa do Mundo.

Durante esse intervalo, a Supervia foi eleita, por três anos consecutivos, pela *Revista Ferroviária* como a “melhor” operadora de transporte de passageiros¹⁶. Em 17 de agosto de 2016, a empresa atingiu um recorde histórico de transporte, movimentando cerca de 735 mil passageiros em um único dia.

Contudo, os investimentos realizados no sistema ferroviário ao longo desse período foram claramente direcionados para atender às demandas dos megaeventos e ao turismo, em detrimento das necessidades diárias dos usuários que dependem desse modal de transporte. Segundo Santos (2008), a intervenção do Estado na economia ocorre também por meio de investimentos que, ao reduzir os custos operacionais, beneficia a iniciativa privada. Em outras palavras, as políticas estatais e os investimentos são prolongados de acordo com os interesses do capital.

Apesar das aparentes melhorias, os problemas operacionais permanecem evidentes, incluindo a falta de infraestrutura, segurança e a superlotação. A insuficiência de investimentos estruturais, aliada ao avanço de atividades ilícitas em certas estações e ao crescimento de construções irregulares ao longo dos trilhos, intensificou a vulnerabilidade do sistema ferroviário, tornando a fragilidade e a decadência da oferta de serviços mais evidentes.

Em 2018, a Odebrecht foi denunciada pela *Operação Lava Jato*, em função de diversos escândalos de corrupção que envolviam o repasse de propinas disfarçadas de doações eleitorais a partidos políticos, com o objetivo de obter vantagens em contratos públicos com bancos, estatais e prefeituras. No mesmo ano, a Supervia foi multada pela precarização dos serviços prestados.

O impacto da *Operação Lava Jato* sobre a Odebrecht resultou em uma grave crise financeira para a empresa, que vendeu diversos ativos, incluindo sua participação acionária na Supervia. Em maio de 2019, a Odebrecht concluiu o processo de venda da Supervia - estimado em R\$ 800 milhões - para o consórcio japonês *Guarana Urban Mobility Incorporated*¹⁷ – Gumi, consórcio formado pelos grupos japoneses Mitsui e West Japan Railway Company.

¹⁶ A Supervia, associada da ANPTrilhos, é eleita Melhor Operadora de Passageiros do ano de 2014. Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANP TRILHOS), 04 de março de 2015. Disponível em: <https://anptrilhos.org.br/a-supervia-associada-da-anptrilhos-e-eleita-melhor-operadora-de-passageiros-do-ano-de-2014/> Acesso em: 09 de maio de 2025.

¹⁷ Odebrecht conclui venda da Supervia e da Rota das Bandeiras. *G1*, 29 de maio de 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2019/05/29/odebrecht-conclui-venda-da-supervia-e-da-rota-das-bandeiras.ghtml> Acesso em: 09 de maio de 2025.

Mesmo diante a tantos escândalos de corrupção, a Odebrecht ainda permaneceu com cerca de 11,33% da concessão ferroviária, enquanto a nova empresa assumiu cerca de 88,67% do que restou. A expectativa era que com a venda, a Supervia recebesse mais investimentos, melhorando proporcionalmente a qualidade da prestação de serviços, modernizando os sistemas de trens metropolitanos e visasse nivelar o transporte ferroviário com os padrões que o transporte metroviário do Rio de Janeiro oferece. Entretanto, todas as demandas, como conforto, segurança, acessibilidade e principalmente cautela com os passageiros pareciam cada vez mais inalcançáveis.

Em 2017, a Supervia foi palco de um grave acidente que resultou na morte prematura de uma jovem de 19 anos, Joana Bonifácio. O episódio ocorreu durante uma tentativa de embarque, quando uma das pernas da vítima ficou presa na porta do vagão, ocasionando o arrastamento de seu corpo por cerca de 20 metros. Apesar da gravidade do ocorrido, a concessionária negou qualquer responsabilidade pelo caso. O incidente, contudo, foi um marco para a criação de um projeto denominado *Observatório dos Trens*, cuja finalidade é promover reparação, reivindicar o direito à mobilidade urbana e defender a melhoria no acesso aos serviços e espaços da cidade.

O caso da Joana foi um dos principais pontos da CPI aberta na Alerj em 2017 para investigar as irregularidades da gestão pública no setor de transporte público. No relatório final da investigação, o papel da Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes do Rio, a Agetransp, é questionado e criticado pelos deputados e técnicos da área. A agência, que tem o papel de fiscalizar as concessionárias, só abriu o processo para investigar as causas do acidente da Joana três meses após a morte da estudante, segundo o relatório final da CPI. A pesquisadora Rafaela Albergaria, que é prima de Joana Bonifácio, contou sobre o descaso das instituições com o que aconteceu. A mestre em Serviço Social e ativista em movimentos antirracistas produziu junto com a Casa o livro *Não Foi em Vão*, que retrata a morte brutal de Joana e de como o ocorrido é recorrente nas plataformas da Supervia. (Casa Fluminense, 2021, p.1).

Em fevereiro de 2019, um acidente envolvendo a colisão de dois trens na estação de São Cristóvão resultou em nove pessoas feridas.¹⁸ O maquinista, gravemente ferido, permaneceu preso nas ferragens por aproximadamente sete horas, recebendo auxílio e permanecendo, inicialmente, lúcido. No entanto, lamentavelmente, não resistiu após ser resgatado. Ainda no mesmo ano, em novembro, outro incidente envolvendo um trem em manutenção da Supervia deixou mais um maquinista ferido¹⁹, evidenciando as fragilidades, a perversidade, a ineficiência e o descaso no sistema ferroviário.

Segundo a Casa Fluminense (2021), a média de mortes por atropelamentos entre 2019 e 2020 foi de pelo menos quatro mortos por mês. A precariedade na infraestrutura de acessibilidade, como a insuficiência de passarelas, obriga muitos usuários do sistema ferroviário a transitarem pelos trilhos, o que representa um risco significativo e potencialmente fatal, especialmente considerando que diversos sinalizadores apresentam falhas de funcionamento.

A situação da Supervia reflete um cenário de insegurança, negligência e precariedade que tem gerado constantes reclamações da população fluminense. Problemas relacionados à segurança, atrasos e superlotação se tornaram recorrentes, configurando um verdadeiro colapso

¹⁸ **Colisão entre trens deixa 9 feridos no Rio; resgate de maquinista durou mais de 7 horas.** *G1*, 27 de fevereiro de 2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2019/02/27/trens-colidem-na-zona-norte-do-rio.ghtml> Acesso em: 09 de maio de 2025.

¹⁹ Bazano, Adami. **Acidente com trem de manutenção da Supervia deixa maquinista ferido.** *DIÁRIO DO TRANSPORTE*, 18 de novembro de 2018. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2019/11/18/acidente-com-trem-de-manutencao-da-supervia-deixa-maquinista-ferido/> Acesso em: 09 de maio de 2025.

no sistema de transporte ferroviário. Embora os casos mencionados sejam apenas exemplos isolados, eles representam uma grande parcela da realidade enfrentada pelos cidadãos.

Ao longo dos anos, a função essencial do transporte ferroviário tem sido perdida devido às restrições da qualidade dos serviços. Os prejudicados por essa crise são aqueles que predominantemente dependem desse meio de transporte, especialmente aqueles que vivem em regiões periféricas, marginalizados pelo processo de segregação urbana. Forçados a sair de casa ainda de madrugada e a voltar tarde da noite, a população enfrenta uma rotina exaustiva, marcada pela desigualdade e pela falta de alternativas e de mobilidade urbana. O Rio de Janeiro é a capital do país com o maior tempo de deslocamento de casa ao trabalho, que em média, chega a 58 minutos por dia. Essa experiência não apenas torna o trabalho dos cariocas mais cansativo e ainda mais precarizado, mas cria uma dinâmica social em trânsito, em que parte do tempo passado no transporte é utilizado para consumo (visível na linha ferroviária) ou a um mínimo de “passatempo”, agora com usuários de trens e ônibus assistindo as telas de seus smartphones, mesmo quando circulam de pé em ônibus e vagões.²⁰

As vulnerabilidades sociais e estruturais foram exacerbadas a partir de 2020 devido à pandemia de COVID-19. Antes da propagação do novo coronavírus no Rio de Janeiro, a média de passageiros que utilizava os trens nos dias úteis era de aproximadamente 600 mil.²¹ Contudo, esse número foi reduzido pela metade, atingindo cerca de 300 mil passageiros. Durante esse período, diversas propostas foram criadas para estabelecer medidas e restrições ao funcionamento do transporte coletivo, considerando que a maior incidência de casos de COVID-19 se concentrou na Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

Entre as medidas, foram instituídas regras para evitar aglomerações nos trens. No entanto, grande parte da população não tinha a possibilidade de deixar de se deslocar para o trabalho, o que comprometeu a eficácia dessas ações na prática. Além disso, a ausência de fiscalização rigorosa, somada às precárias condições de transitabilidade e à falta de instalações básicas, como banheiros, contribuiu para a propagação do vírus. Assim, o transporte coletivo se tornou um dos principais vetores de contaminação durante a pandemia. Durante esse período, o Brasil seguiu um processo que, de acordo com Antunes,

[...] sinaliza uma tendência que vem se desenvolvendo nos países da periferia. A vigência do *sistema de metabolismo antissocial do capital*, em uma fase de *crise estrutural profunda*, encontrou uma trágica confluência com a explosão do coronavírus, tornando mais visível o que denomino capitalismo pandêmico ou virótico. Encontramos sua primeira manifestação em seu sentido profundamente discriminatório em relação às classes sociais, pois a pandemia tem muito maior incidência sobre a classe trabalhadora, especialmente em seus setores mais precarizados e empobrecidos. Com o crescimento acentuado da massa de trabalhadores e trabalhadoras sem condições mínimas de sobrevivência, o nível de sua contaminação e letalidade se ampliou fortemente, demonstrando sua perversidade. (Antunes, 2022, p.33-34).

Nesse ínterim, os trens expressos do Ramal de Santa Cruz – que atravessam bairros com as maiores densidades populacionais da cidade – foram suspensos em razão dos casos de COVID-19. Essa suspensão agravou as dificuldades de deslocamento para os moradores das

²⁰ Madureira, Lucas. **RJ tem o maior tempo de deslocamento no trânsito do país, aponta pesquisa**. G1, 27 de janeiro de 2025. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2025/01/27/pesquisa-deslocamento-transito-rj.ghml> Acesso em: 09 de maio de 2025.

²¹ Abelha, João. **RJ: Um milhão de passageiros nos trens ficou no passado**. Ferrovia vez e voz, 05 de agosto de 2020. Disponível em: <https://ferroviavezevoz.com/2020/08/05/rj-um-milhao-de-passageiros-nos-trens-ficou-no-passado/> Acesso em: 09 de maio de 2025.

áreas mais periféricas. A retomada da circulação dos trens expressos ocorreu apenas em julho de 2022.²²

Outra questão associada aos problemas que persistem nos trens foi o aumento exorbitante do preço das passagens no início de 2023. A passagem foi de R\$ 5,00 para R\$ 7,40, representando um acréscimo de cerca de 48%. Simultaneamente, o salário mínimo subiu de R\$ 1.212,00 para R\$ 1.302,00 - um acréscimo aproximado de 7,4%. Evidentemente, esses números discrepantes geraram descontentamento significativo entre os cidadãos que questionaram, mediante protestos em frente à Central do Brasil a justificativa para o aumento excessivo diante da contínua prestação precária do serviço e da falta das melhorias prometidas.

Após a repercussão negativa e as manifestações da população contra o aumento das tarifas ferroviárias, o Governo do Estado decidiu introduzir a Tarifa Social Ferroviária que reduz a passagem até R\$ 5,00 para os usuários que possuem o Bilhete Único Intermunicipal (BUI).²³ No entanto, o processo de regularização e cadastro para obtenção desse benefício causou muitas dificuldades para inúmeros usuários, resultando no adiamento do aumento tarifário em uma semana.

Após o congelamento da tarifa, a empresa japonesa que administra a Supervia anunciou à Secretaria Estadual de Transportes que não pretende mais prosseguir operando os trens da Região Metropolitana do Rio de Janeiro²⁴. O consórcio japonês alega que perdeu consideravelmente parte da receita com a pandemia e ainda passa por prejuízos em função das dívidas e dos furtos e roubos de cabo. Em junho de 2024, a Supervia alegou que só teria capital para operar por mais dois meses, contudo, a empresa continua operando os trens e entrou em acordo a partir de novembro com o governo do Estado para transferir o serviço de trens para um novo operador.

O governo do Estado informou que o serviço não será interrompido e que irá providenciar um novo modelo de concessão. Durante o processo de transição, o governo retomará o controle do transporte, afirmou o secretário de transporte Washington Reis. O mesmo afirma que não haverá aumento da passagem ao longo desse período. O governador Cláudio Castro anunciou novas estratégias para administrar os trens, com exemplo da criação de um Batalhão do Trem para reforçar a “segurança” nas estações.

Diante da perpetuação da violência urbana, surge a dúvida se a criação de um Batalhão do Trem terá como objetivo principal garantir, de fato, maior segurança aos passageiros? Ou seria essa iniciativa uma estratégia para intensificar o combate ao trabalho ambulante ou, ainda, perpetuar práticas de abuso de autoridade? Tais reflexões emergem frente às inúmeras problemáticas que caracterizam o modal de transporte ferroviário.

Essas circunstâncias refletem os obstáculos que o sistema de transporte público enfrenta quando se trata de equilibrar qualidade do serviço com acessibilidade e viabilidade econômica. Problemas relacionados à modernização e à conservação dos trens, bem como à segurança, são frequentemente utilizados como justificativas para o atendimento inadequado, os atrasos e a superlotação que caracterizam os serviços prestados. A responsabilidade, no entanto, costuma

²² Lourenço, Anna Beatriz. **Trens expressos do ramal Santa Cruz voltam a circular no Rio**. *G1*, 11 de julho de 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2022/07/11/trens-expressos-do-ramal-santa-cruz-voltam-a-circular-no-rio.ghml> Acesso em: 09 de maio de 2025.

²³ Luz, Solimar. **Tarifas de trens do Rio serão mantidas em R\$ 5 por todo o ano**. *Radioagência*, 06 de janeiro de 2023. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/radioagencia-nacional/geral/audio/2023-01/tarifasdetrensdoriosaomantidasemr5durantetodoano#:~:text=A%20tarifa%20dos%20trens%20da%20Supervia%20vai,mantido%20por%20meio%20da%20Tarifa%20Social%20ferrovi%C3%A1ria%2C> Acesso em 09 de maio de 2025.

²⁴ **Supervia: o que se sabe sobre a desistência de empresa de controlar os trens do RJ**. *G1*, 28 de abril de 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2023/04/28/supervia-o-que-se-sabe-sobre-a-desistencia-de-empresa-de-controlar-os-trens-do-rj.ghml> Acesso em 09 de maio de 2025.

ser atribuída a furtos e roubos de cabos, o que revela uma preocupação predominante com a segurança patrimonial em detrimento da segurança pública.

A ausência de visibilidade sobre os problemas relacionados à falta de infraestrutura e à insuficiência de assistência por parte do Estado, demonstra que o sistema ferroviário é frequentemente analisado sob uma perspectiva econômica, em vez de social. O direito de ir e vir é, e deve ser, essencial ao pleno exercício da cidade. Entretanto, a disputa pelo espaço urbano intensifica-se por meio da violência espacial, especialmente quando o espaço se torna um instrumento de segregação, afinal, uma cidade só se realiza plenamente para aqueles que têm a possibilidade de se deslocar por ela.

2.3 Transporte Público como Instrumento de Inclusão e Exclusão Urbana: Reflexões sobre os contrastes na Região Metropolitana do Rio de Janeiro

A geografia da cidade do Rio de Janeiro, do ponto de vista geomorfológico, é circundada por três grandes maciços – Maciço da Tijuca, da Pedra Branca e do Gericinó. É dividida em 33 Regiões Administrativas (RAs), que se distribuem por quatro zonas: Sul, Oeste, Central e Norte, possuindo cerca de 165 bairros. Com uma população de cerca de 6.211.223 habitantes distribuída de forma desigual pelo espaço, a Zona Oeste se concretiza como a mais populosa com cerca de 2,9 milhões de habitantes e, em seguida, a Zona Norte que tem cerca de 2,4 milhões de habitantes. (Data Rio, 2024).

Uma parcela significativa da população dessas zonas, assim como da Baixada Fluminense – composta hoje por 13 municípios onde vivem mais de 3,5 milhões de habitantes – realiza, em virtude do processo de urbanização, um grande movimento pendular entre as áreas periféricas e a zona central da cidade.

Esse fenômeno evidencia de forma clara o desequilíbrio estrutural entre as dinâmicas habitacionais e as condições de mobilidade urbana. Nesse cenário, o “tecido urbano” não se restringe necessariamente à morfologia (meio físico), ele é também caracterizado como um estilo de vida, propiciando a formação de inúmeros conjuntos residenciais, de subúrbios e se sobrepõe a padrões antecessores.

Segundo levantamentos feitos pela empresa de mobilidade urbana, com foco no uso dos aplicativos, Moovit, a cidade do Rio de Janeiro foi classificada como a quarta pior cidade do mundo em tempo médio gasto na mobilidade urbana e em primeiro lugar no país em 2022²⁵. As grandes regiões metropolitanas do país enfrentam desafios significativos relacionados à ineficiência do transporte público, tarifas abusivas, ausência de um planejamento integrado e o percurso de longos trajetos.

O transporte, a moradia e o trabalho ocupam uma posição central na garantia da dignidade humana. A limitação no exercício pleno da cidadania está, em grande medida, associada às posições sociais que os indivíduos ocupam e às dinâmicas do processo de urbanização sob a lógica capitalista. Surge, então, uma reflexão fundamental: quem possui, de fato, o direito de vivenciar a cidade em sua plenitude no cotidiano? E quais são as razões que explicam as disparidades existentes nesse contexto?

O transporte público desempenha um papel crucial no âmbito do direito à cidade. Ao abordar o direito de ir e vir, nos deparamos com uma série de problemáticas, como a inacessibilidade de determinados espaços, a inadequação dos horários de circulação, a ausência de uma distribuição equitativa de oportunidades de trabalho, comércio e lazer, além do tempo de deslocamento extremamente exaustivo.

²⁵ Alves, Tatiana. **Rio de Janeiro tem o 4º pior deslocamento urbano do mundo, diz Moovit**. *Radioagência*, 25 de janeiro de 2023. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/radioagencia-nacional/geral/audio/2023-01/rio-de-janeiro-tem-o-4o-pior-deslocamento-urbano-do-mundo-diz-moovit> Acesso em 09 de maio de 2025.

A mercantilização do espaço urbano promove o isolamento e a segregação da vida cotidiana, moldando-a de acordo com os interesses das classes dominantes. Nesse processo, os trabalhadores são reduzidos a elementos funcionais dentro de uma lógica orientada exclusivamente para a maximização do lucro, o que resulta, de certa forma, em um estado de alienação frente às forças que exercem controle e domínio sobre esses espaços.

[...] Basta abrir os olhos para compreender a vida cotidiana daquele que corre da sua moradia para estação próxima ou distante, para o metrô superlotado, para o escritório ou para a fábrica, para retomar à tarde o mesmo caminho e voltar para casa a fim de recuperar as forças para recomeçar tudo no dia seguinte. O quadro dessa miséria generalizada não poderia deixar de se fazer acompanhar pelo quadro de “satisfações” que a dissimulam e que se tornam os meios de eludi-la e de evadir-se dela. (Lefebvre, 2001, p.118).

No Rio de Janeiro, os moradores gastam, em média, cinquenta e oito minutos em cada deslocamento, evidenciando o colapso do sistema de transporte coletivo. O tempo prolongado de viagem, a necessidade de múltiplas baldeações e os altos custos diários são problemas constantemente enfrentados e relatados pelos usuários.

Atualmente, o sistema de transporte público urbano é composto por diversos modais, como o metrô, BRT, ônibus, VLT, trem entre outros. Ainda assim, a cidade continua fazendo parte das piores metrópoles com relação à mobilidade urbana. Historicamente, o transporte ferroviário foi o primeiro transporte em massa do Rio de Janeiro e, aproximadamente dez anos depois, tivemos a inauguração dos bondes puxados a burro que posteriormente passaram por um processo de eletrificação. Ambos desempenharam um papel importante na dinâmica de estratificação social a partir do processo de urbanização da cidade. Como vimos anteriormente, o transporte ferroviário exerceu o papel de eixo segregador em função da ocupação das áreas mais afastadas do centro da cidade ocupando atualmente parte da zona norte e da Baixada Fluminense.

O Metrô do Rio de Janeiro foi inaugurado em 1979, a princípio, ligando cinco pontos próximos na cidade. As estações que possuíam maior movimentação se localizavam na zona central. No ano seguinte, já houve a primeira expansão, e em 1984 ocorreu a inauguração da linha 2. Atualmente, o metrô possui três linhas, a Linha 1 – conhecida também como linha laranja - (Figura 7) que percorre a cidade de norte a sul, indo da Estação General Osório (Ipanema) para a Estação Uruguai (Tijuca).

Figura 7- Mapa da Linha 1 do Metrô do Rio de Janeiro



Fonte: Elaboração própria.

A Linha 2 – conhecida como linha verde – (Figura 8) que atravessa desde a Estação de Botafogo até a Pavuna, bairro da zona norte do Rio.

Figura 8- Mapa da Linha 2 do Metrô do Rio de Janeiro

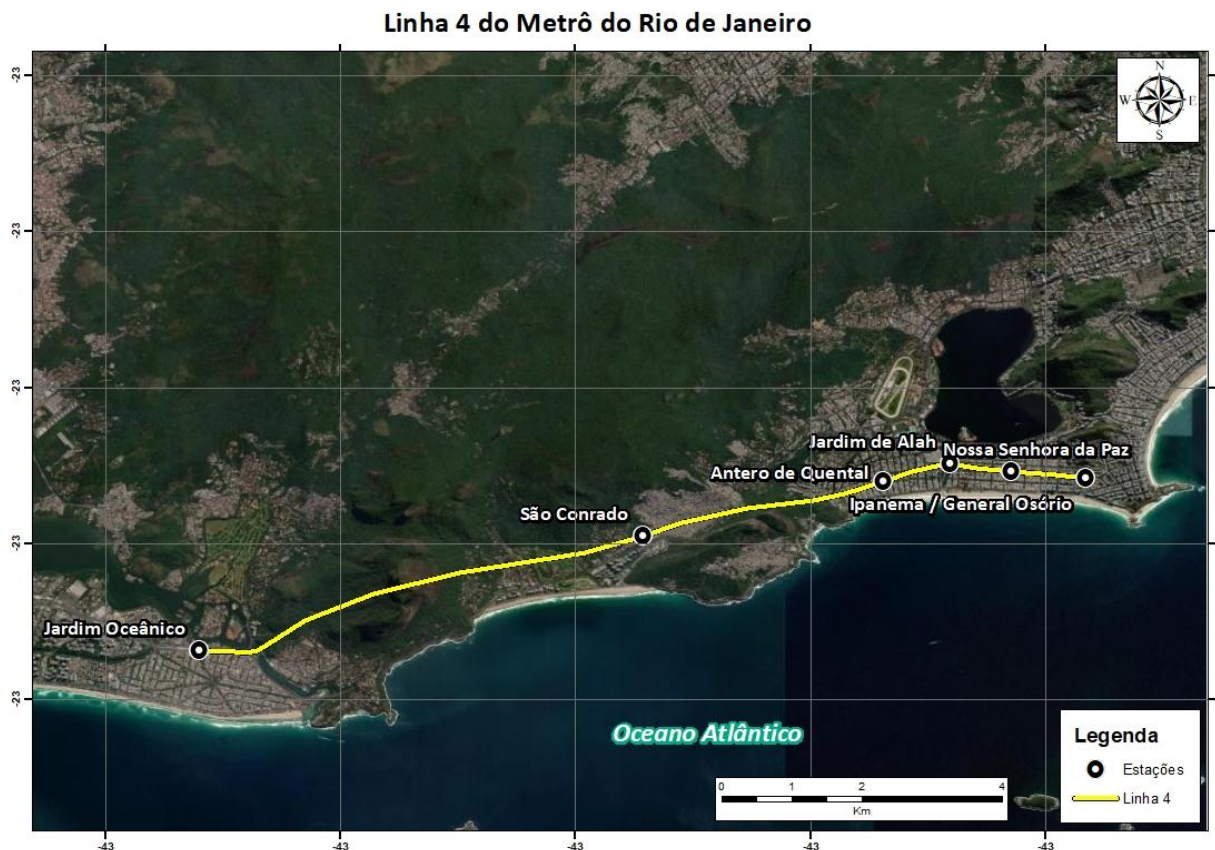


Fonte: Elaboração própria.

E a Linha 4 – conhecida como linha amarela – (Figura 9) conecta o Jardim oceânico (Barra da Tijuca) à zona sul até a Estação General Osório (Ipanema) e é a mais recente.

A linha 4 seria basicamente uma espécie de continuação da Linha 1 (Figura 9). Além disso, a Estação da Gávea se encontra em construção desde do ano de 2013, enfrentando sucessivos atrasos e paralisações. O metrô Rio possui atualmente 41 estações e cerca de 57 quilômetros de extensão, distribuídas por três linhas (1, 2 e 4), com um movimento médio de aproximadamente 660 mil passageiros em dias úteis.²⁶

Figura 9- Mapa da Linha 4 do Metrô do Rio de Janeiro

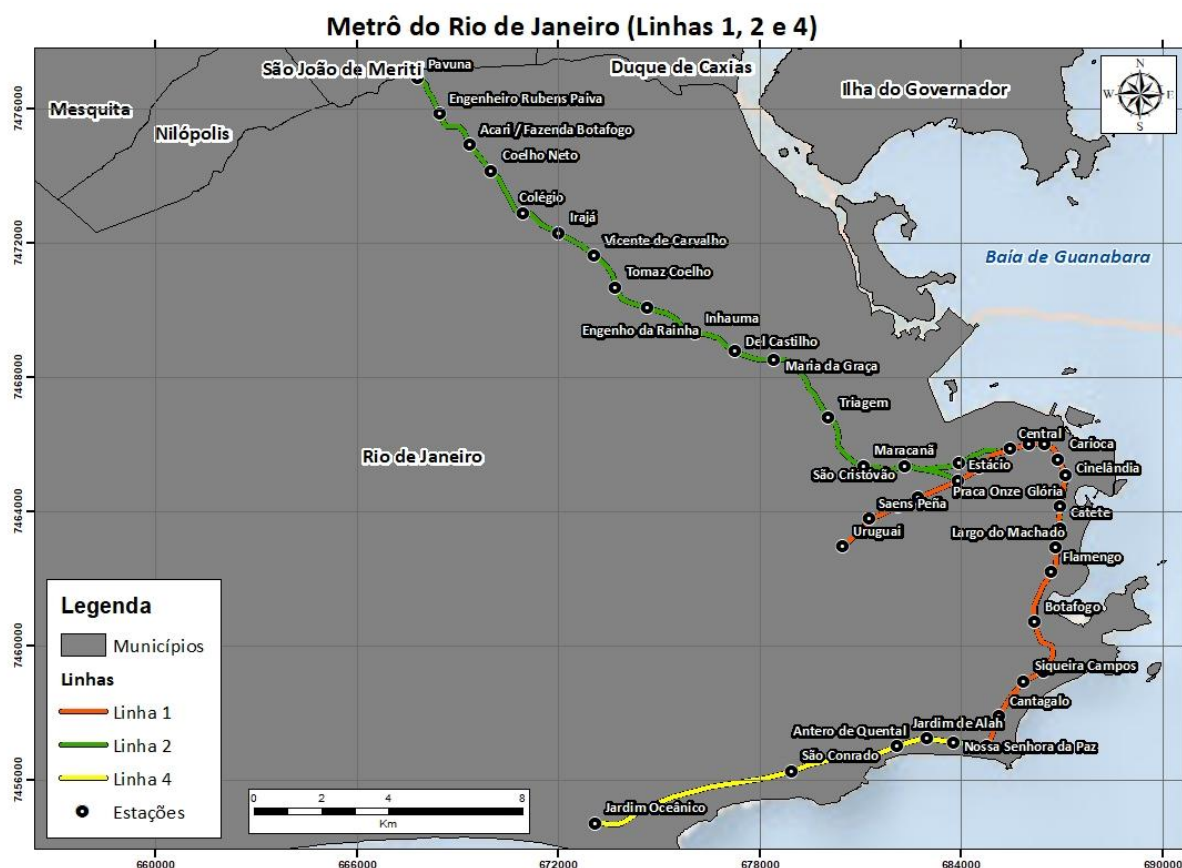


Fonte: Elaboração própria.

Há também um projeto de construção da Linha 3, que visa ligar a Praça Quinze à São Gonçalo, além de contar com um novo trecho ligando o Jardim Oceânico, a Barra e o Recreio dos Bandeirantes, entretanto, a antiga licitação foi anulada por suspeita de irregularidades.

O metrô se consolidou como um dos melhores transportes urbanos da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, principalmente em função do acesso facilitado aos principais pontos turísticos como as praias do Leblon, Ipanema e Copacabana, além da possibilidade de acesso mesmo que de forma integrada ao Cristo Redentor, Pão de Açúcar, entre outros (Figura 10). A visibilidade dada ao sistema metroviário nitidamente está ligada aos pontos e bairros mais enriquecidos da cidade. Dificilmente encontram-se atividades informais nas estações devido à intensa fiscalização e repressão, os vendedores estão suscetíveis a perder as suas mercadorias e serem apreendidos.

Figura 10 - Mapa do Metrô do Rio de Janeiro



Fonte: Elaboração própria.

Esse contexto evidencia o contraste marcante nas dinâmicas de mobilidade urbana. Apesar das vantagens oferecidas pelo metrô, a maioria da população, que necessita se deslocar das áreas periféricas para os centros urbanos, enfrenta condições precárias, sobretudo nos horários de pico. A superlotação do sistema transforma a experiência de deslocamento em um verdadeiro desafio. A quantidade de usuários excede consideravelmente a capacidade dos trens disponíveis, gerando situações de extremo desconforto e insegurança.

O embarque no metrô a partir das 15h30 ou 16h, por exemplo, pode ser descrito como uma atividade fatigante, com indivíduos correndo, empurrando uns aos outros e expostos ao constante risco de acidentes, como quedas ou pisoteamentos. Essas condições são agravadas pela necessidade de retornar ao lar após longas jornadas de trabalho. É importante destacar que essas dificuldades ocorrem mesmo no contexto do transporte que, dentro da realidade carioca, é considerado o "menos pior" em termos de eficiência e funcionalidade.

O transporte público na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, embora seja teoricamente um instrumento de inclusão, representa um espelho das contradições urbanas da cidade. Enquanto o metrô, eficiente e moderno, serve às áreas nobres, turísticas, além de parte da periferia, a Baixada Fluminense enfrenta sistemas precários, tarifas abusivas e jornadas exaustivas de deslocamento. Essa dinâmica não apenas reproduz a segregação socioespacial histórica, mas também consolida a mobilidade como um privilégio de classe, negando o direito à cidade para grande parte da população.

A superlotação, os trajetos intermináveis e a falta de integração entre modais expõem a falência de um modelo de planejamento urbano subordinado à lógica do lucro e à mercantilização do espaço. Para romper esse ciclo, é urgente repensar a mobilidade como um eixo central da justiça social, garantindo acesso equitativo, eficiência e dignidade no

deslocamento diário. Afinal, uma cidade verdadeiramente democrática só existirá quando o ir e vir deixar de ser um fardo para os trabalhadores e se tornar, de fato, um direito universal.

CAPÍTULO III: ENTRE VAGÕES E ESTAÇÕES: UM ESTUDO SOBRE O TRABALHO AMBULANTE NAS ESTAÇÕES DO MARACANÃ E MADUREIRA

3.1 Nos Trilhos da Metrópole: A Supervia como Espaço de Circulação e Sobrevivência

O Rio de Janeiro, reconhecido mundialmente por suas paisagens deslumbrantes e atrações turísticas icônicas, abriga atualmente cerca de 6,2 milhões de habitantes. A cidade, que sediou grandes eventos como a Copa do Mundo e as Olimpíadas, revela em sua estrutura urbana as marcas profundas de uma histórica segregação socioespacial, que persiste mesmo diante de sua importância econômica e beleza natural.

Apesar de possuir o segundo maior Produto Interno Bruto (PIB) do país e um Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) de 0,762 - considerado relativamente alto -, a cidade enfrenta graves desafios (IBGE, 2025). Além dos problemas relacionados à desigualdade social e econômica, evidenciados pela distribuição desigual dos serviços básicos e pela concentração de renda, a precariedade dos sistemas de transporte público afeta diretamente a mobilidade urbana e aprofunda as disparidades locais. A combinação desses fatores, somada aos problemas de violência urbana, compromete significativamente a qualidade de vida na metrópole.

O transporte público desempenha um papel essencial nesse cenário, pois, como modal coletivo, possui a capacidade de atender uma grande parcela da população. A proposta do transporte público, a princípio, seria otimizar os deslocamentos e a mobilidade urbana, mas, como já discutido, seu desenvolvimento historicamente seguiu uma lógica mercantilista, priorizando o lucro em vez da eficiência e do planejamento urbano.

No Brasil, garantir um transporte público de qualidade – especialmente o ferroviário – tem se mostrado um desafio complexo. Conforme abordado anteriormente, os problemas desse sistema só se agravam, sem políticas efetivas para melhorar a mobilidade da população. Além das deficiências estruturais, o Rio de Janeiro ainda enfrenta as consequências de escândalos, corrupção e gestões ineficientes que marcaram sua rede de transportes.

Na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), o transporte público enfrenta desafios ainda maiores devido ao intenso fluxo diário de passageiros. A Supervia, responsável pelo transporte ferroviário, move em média 320 mil pessoas por dia, mas, em meio a uma crise financeira declarada pela própria empresa, a população se vê obrigada a lidar com trens deteriorados, lotação excessiva e frequentes atrasos.

Segundo o relatório anual da Supervia sobre a demanda média mensal de passageiros por estação (2025), os municípios e estações que possuem maior movimento são: o Rio de Janeiro, com as estações de Deodoro e Madureira, registrando cerca de 147.469 passageiros em média; seguido por Nova Iguaçu, no ramal Japeri, com cerca de 65.289 passageiros; e Duque de Caxias, no ramal Saracuruna, que também apresenta média de 65.289 passageiros, com destaque para o fluxo intenso na estação Gramacho. Já São João de Meriti, no ramal Belford Roxo, registra cerca de 8.424 passageiros em média, enquanto Queimados, no ramal Japeri, registra cerca de 9.563 passageiros mensais.

Os dados da Supervia revelam uma realidade incontestável: os trens são a espinha dorsal da mobilidade para milhares de trabalhadores da Baixada Fluminense e subúrbios do Rio. Diariamente, esses ramais funcionam como corredores vitais, conectando as periferias ao centro

da cidade, onde estão concentrados empregos, serviços e oportunidades. No entanto, essa dependência massiva do sistema ferroviário esbarra em problemas estruturais graves.

O Ramal Saracuruna, por exemplo, opera com trens ultrapassados - quase metade da frota tem mais de 30 anos de uso. A situação se agrava no trecho entre Saracuruna e Guapimirim, onde os trens ainda funcionam à base de diesel (Figura 11), um verdadeiro exemplo de relíquia obsoleta em pleno século XXI.²⁷ Essa realidade expõe as contradições do transporte na metrópole: enquanto o trem é essencial para a população periférica, segue sendo tratado como serviço secundário. A falta de investimentos adequados perpetua um sistema que, apesar de vital, opera no limite – quando não abaixo – do aceitável.

Além disso, a Supervia tenta romantizar esse trecho apresentando o percurso como uma suposta “viagem no tempo”, uma tentativa hipócrita de transformar a precarização e o descaso em atração turística. Enquanto Supervia tenta glamourizar os trens obsoletos, a população é obrigada a conviver com um serviço deficiente, desconfortável e com grandes riscos operacionais.

Figura 11: Trem a diesel



Fonte: Nunes, Marcos. **Série ‘o trem atrasou’: Viagem de mais de duas horas para chegar ao Centro do Rio**. Jornal Extra, 02 de dezembro de 2015. Disponível em: <https://extra.globo.com/noticias/rio/serie-trem-atrasou-viagem-de-mais-de-duas-horas-para-chegar-ao-centro-do-rio-18195288.html>

Esse cenário não funciona apenas como via de deslocamento, mas também como um ambiente dinâmico de trocas econômicas, sociais e culturais. Dentro desse contexto, a Supervia vai além de um simples sistema de transporte criado para ligar lugares — seus trens, vagões, plataformas e estações transformam-se em espaços pulsantes de circulação de mercadorias e de pessoas que buscam garantir sua subsistência por meio do trabalho por conta própria.

A superlotação nos vagões e plataformas, o longo tempo dispendido na circulação e a baixa remuneração criam condições ideais para a reprodução da força de trabalho precarizada dentro do sistema ferroviário. Essa dinâmica impulsiona tanto trabalhadores informais quanto

²⁷ “O percurso até Vila Inhomirim é realizado por um trem de bitola a diesel, conhecido como “maria-fumaça” e é um convite para uma viagem no tempo”, *Supervia Trens Urbanos*. Disponível em: <https://www.supervia.com.br/sua-viagem-e-servicos/conheca-as-estacoes/vila-inhomirim/> Acesso em: 30/10/2024.

alguns formalizados — como os autorizados pelo comércio ambulante legal — a se moverem conforme o fluxo pendular, vendendo seus produtos. “O comércio ambulante, no entanto, é fator de interferência tão constante nos contextos urbanos, que se torna essencial na formação dos espaços observados.” (Costa, 1989, p.24).

O comércio ambulante na Supervia é caracterizado pela diversidade de produtos comercializados — que abrangem desde artigos alimentícios até bens manufaturados (tais como eletrônicos, vestuário, cosméticos e artigos esportivos). A performance no ato de vender assume papel central nesse contexto. Os vendedores desenvolvem estratégias padronizadas, nas quais a entonação elevada e o ritmo acelerado visam captar a atenção dos passageiros. Essa comunicação persuasiva é complementada pela portabilidade dos produtos — muitos transportados em mochilas ou bandejas —, o que permite o rápido deslocamento entre vagões e a adaptação às condições do espaço.

A informalidade se impõe como uma realidade inevitável para muitos trabalhadores, sobretudo após os impactos da pandemia. Em 2024, enquanto a taxa de informalidade no município do Rio de Janeiro alcançou 33,7%, a média nacional foi ainda mais expressiva, atingindo 39,1%²⁸. No primeiro trimestre de 2025, cerca de 25 milhões e 902 mil trabalhadores atuavam por conta própria²⁹. O processo de regularização dos ambulantes segue em ritmo lento, mantendo milhares de pessoas à margem da formalidade e da proteção social. A mesma ineficiência estrutural que torna o sistema ferroviário da Supervia alvo constante de críticas é também o que sustenta uma rede paralela de sobrevivência. Em estações como Madureira e Maracanã, onde circulam, respectivamente, em média, cerca de 4.444 e 2.102 passageiros por dia — a presença do comércio informal se configura como um verdadeiro mecanismo de resistência diante da exclusão econômica, ocupando os vazios deixados pela ausência de políticas públicas eficazes.

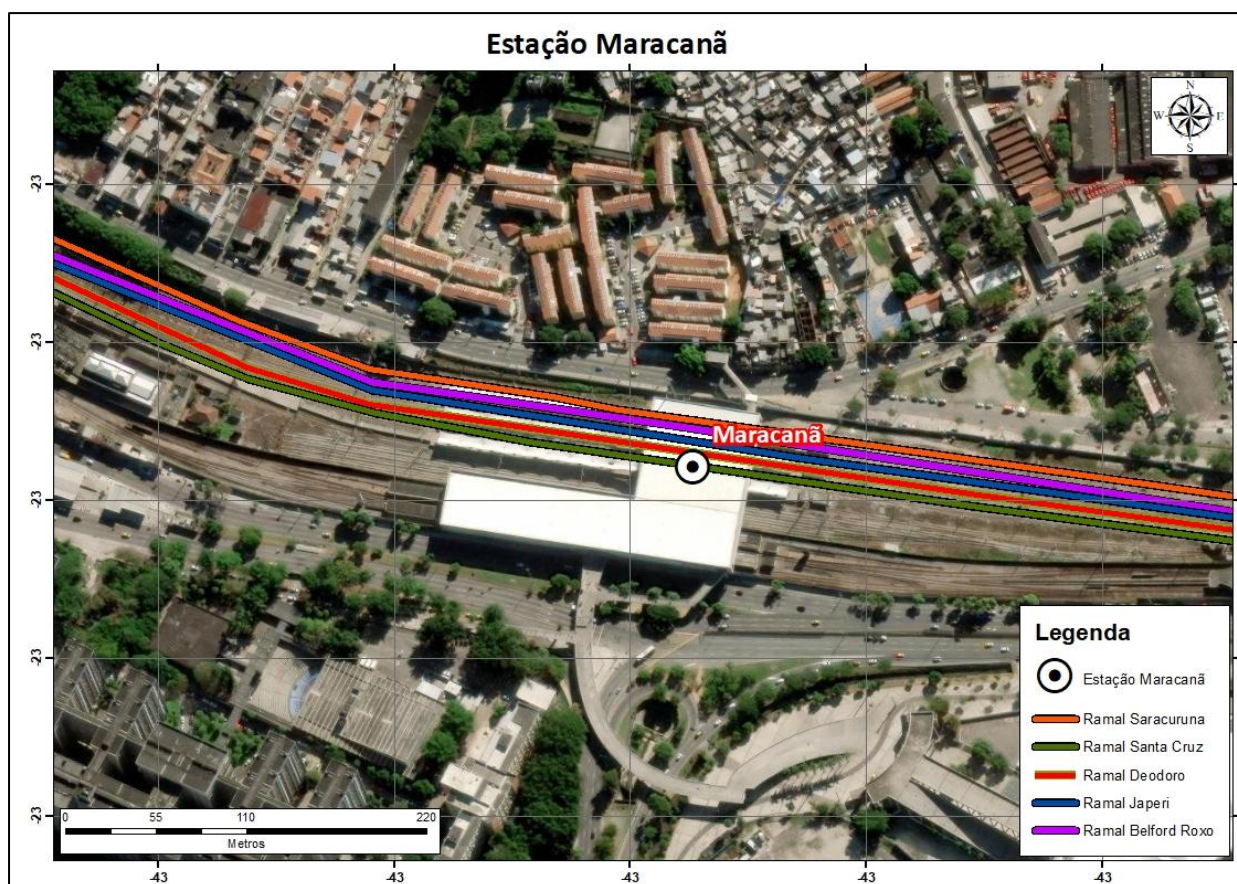
A escolha das estações do Maracanã e de Madureira como objetos de análise desta pesquisa se deve a múltiplos fatores, entre eles suas particularidades socioeconômicas, o movimento de passageiros e ambulantes, bem como as diferenças espaciais entre as duas localidades. Ambas as estações apresentam grande fluxo de passageiros diariamente, o que de certa forma potencializa as dinâmicas sociais e econômicas nesses espaços.

A estação do Maracanã (Figura 12), localizada na zona norte do Rio de Janeiro, é uma área de grande visibilidade na cidade. É próxima a grandes equipamentos urbanos, como o estádio do Maracanã e a Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), com picos significativos em dias de jogos, shows e atividades acadêmicas. Além do mais, ela é ponto de integração entre a linha 2 do Metrô Rio e a Supervia, além de conectar cinco ramais: Deodoro, Santa Cruz, Japeri, Belford Roxo e Saracuruna. Esse contexto confere à estação, uma dinâmica que combina o fluxo cotidiano de trabalhadores com eventos pontuais de grande concentração de público.

²⁸ **Mercado de trabalho aquecido no Rio: em três anos, 522 mil pessoas conseguiram emprego formal ou informal.** PREFEITURA RIO, 19 de junho de 2024. Disponível em: <https://prefeitura.rio/cidade/mercado-de-trabalho-aquecido-no-rio-em-tres-anos-522-mil-pessoas-conseguiram-emprego-formal-ou-informal/#:~:text=J%C3%A1%20a%20taxa%20de%20informalidade,39%2C1%25%20no%20Brasil.&text=De%20acordo%20com%20o%20IBGE,de%20trabalho%20s%C3%A3o%20consideradas%20vulner%C3%A1veis>. Acesso em: 12 de maio de 2025.

²⁹ **PNAD Contínua, trimestre móvel: jan-fev-mar/2025.** IBGE, abril de 2025. Disponível em: [Quadro Sintético - jan-fev-mar 2025.xlsx](#). Acesso em 30/05/2025.

Figura 12: Estação Maracanã

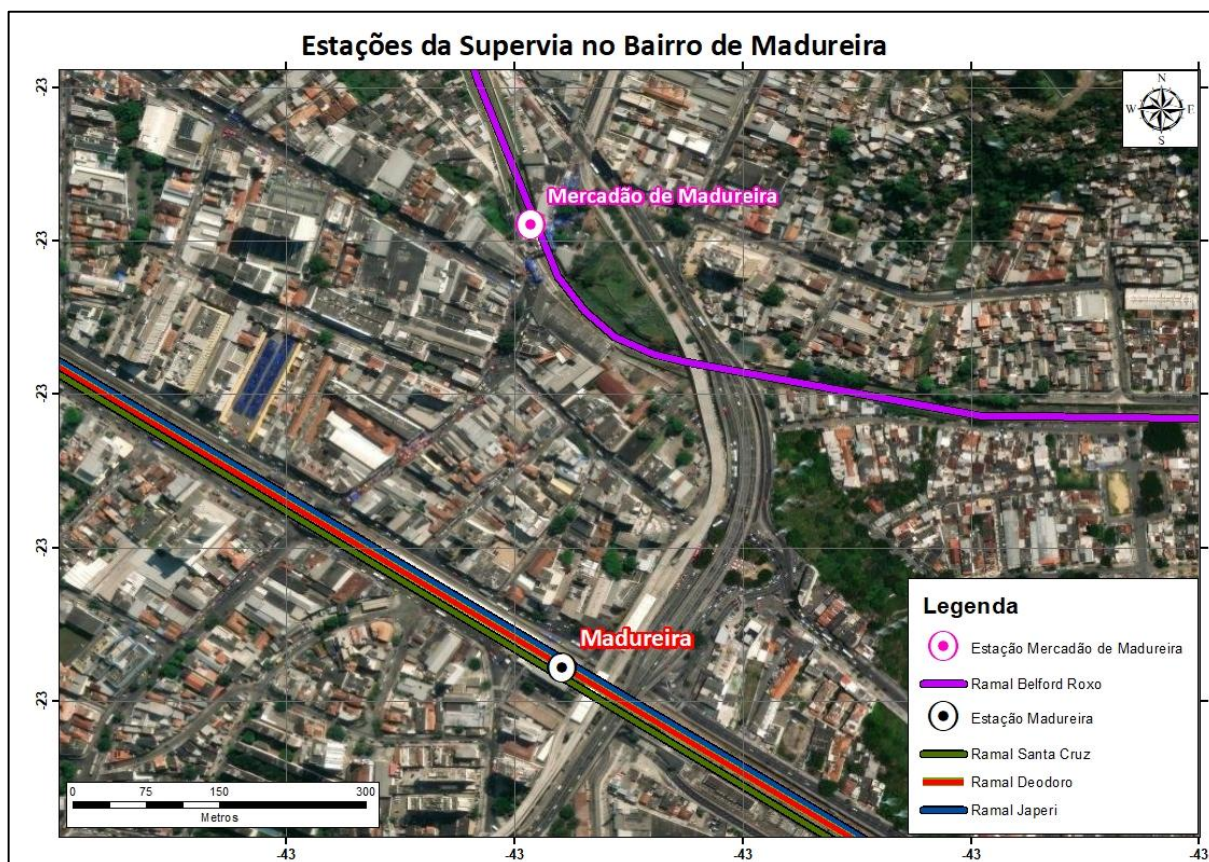


Fonte: Elaboração própria.

Já a estação de Madureira (Figura 13) – também localizada na Zona Norte do Rio de Janeiro e conhecida como capital do subúrbio e berço do samba, se destaca por estar situada em um dos bairros mais populosos e culturalmente marcantes da Zona Norte da cidade. Além do mais, Madureira é um importante polo comercial e de circulação de pessoas. O bairro funciona como um centro de abastecimento popular para diversas áreas da cidade e da Baixada Fluminense, o que amplia o papel da estação como um espaço estratégico para o comércio ambulante.

A estação serve como ponto de integração para moradores de diversos bairros como Cascadura e Oswaldo Cruz. Em Madureira, existem duas estações principais: a Estação do Mercado de Madureira – que perpassa o ramal de Belford Roxo, localizada em um grande polo comercial com grande variedade de lojas e barracas, e a Estação de Madureira – que perpassa os ramais de Japeri, Santa Cruz e Deodoro. Ademais, a estação do Mercado de Madureira no ramal de Belford Roxo, é um dos poucos trechos que conseguimos ver os trens de carga geral – trens que carregam contêineres, materiais siderúrgicos, cimento, bauxita, produtos agrícolas, carvão e minério de ferro – da MRS logística circulando com os trens da Supervia.

Figura 13: Mapa da Supervia - Estações de Madureira.



Fonte: Elaboração própria.

Ambas as estações possuem características que enfatizam essas estruturas como espaços estratégicos, não só no sentido do deslocamento de pessoas, mas também no das dinâmicas comerciais que se formam ao redor e ao longo do transporte ferroviário. Além de serem espaços, as plataformas se tornam palco de práticas de sobrevivência para o comércio ambulante, que revelam contradições entre a informalidade, vulnerabilidade e resistência.

A análise dessas duas estações permite explorar como o comércio ambulante se adapta a diferentes cenários urbanos: o Maracanã, mais ligado a eventos e à integração com as zonas centrais da cidade, e Madureira, profundamente conectado ao cotidiano da economia popular. Essa comparação ajuda a compreender como os espaços pertencentes à Supervia se transformaram em sinônimos de domínios territoriais, onde os ambulantes desenvolvem táticas para lidar com a precariedade e a falta de políticas públicas que os incluam de forma efetiva no mercado de trabalho.

3.2 Vendedores Ambulantes: Reflexões sobre as condições e dinâmicas do trabalho nos Ramais de Madureira e Maracanã

Partindo do entendimento de que a Supervia não funciona apenas como um espaço de circulação, mas também como espaço de sobrevivência, o objetivo é aprofundar a análise sobre as condições do trabalho ambulante em duas estações de grande relevância na malha ferroviária da Região Metropolitana do Rio de Janeiro: Madureira e Maracanã. Para compreender essas

realidades, foram realizadas vinte entrevistas com os trabalhadores ambulantes, sendo dez na estação de Madureira e dez na estação do Maracanã.

O uso de questionários e entrevistas permitiu entender tanto os aspectos ligados ao tempo de atuação, tipo de mercadoria comercializada e rendimento mensal, quanto percepções mais subjetivas sobre o trabalho, como questões atreladas ao pertencimento, estratégias e inseguranças.

As entrevistas realizadas com os trabalhadores ambulantes da estação de Madureira revelam um perfil predominantemente masculino, com idades variando entre 21 e 46 anos. Dentre os dez entrevistados, apenas duas eram mulheres. Muitos entrevistados já haviam trabalhado em empregos com carteira assinada, seja em farmácias, lojas ou hospitais, antes de fazerem parte do comércio ambulante. Além disso, enquanto parte dos entrevistados atua em ramais específicos, outros atuam em diversas estações. Atualmente, o trabalho ambulante se tornou uma atividade recorrente e incorporada à trajetória profissional, não necessariamente emergencial ou apenas vinculada à crise sanitária recente.

Quanto ao nível de escolaridade, nota-se uma variação entre ensino fundamental II incompleto, ensino médio (tanto incompleto quanto completo) e até mesmo cursos de especialização. O vendedor Jean³⁰, que comercializava lâmpadas LED com som, compartilhou sua experiência: “Meu pai foi camelô por mais de 40 anos. Terminei o ensino médio, fiz curso técnico em contabilidade e quatro cursos de informática. Já trabalhei em onze empresas e atualmente atuo como MEI.”

Os ambulantes apontaram algumas vantagens em comercializar nos trens, a escolha por Madureira é justificada pelo alto fluxo de passageiros ao longo do dia, o que, de certa forma, amplia as possibilidades de venda. A proximidade dos polos comerciais como o Mercado de Madureira e os depósitos, são fatores determinantes para a atuação dos comerciantes. Entretanto, a aquisição de mercadorias nem sempre se limita a esses locais. Como alternativa, muitos ambulantes recorrem a pontos de comércio com preços mais acessíveis, ainda que de procedência questionável, como ocorre no Complexo do Chapadão, em Costa Barros.

Outros motivos que levam os comerciantes a trabalhar na estação de Madureira incluem: a oportunidade de ganhar espaço na estação, o costume e o convívio com outros vendedores, o grande fluxo de pessoas, a maior segurança em comparação ao comércio nas ruas e a liberdade – seja para andar sem camisa, beber cerveja ou até mesmo fazer churrasco nas plataformas. O ar condicionado também foi citado como um atrativo, especialmente devido ao calor intenso do Rio de Janeiro. Nesse contexto, os ambulantes também apontaram a ocorrência de alguns clientes fixos.

As condições de trabalho são marcadas pela instabilidade, tanto pela fiscalização da Supervia, mas principalmente pela concorrência acirrada com outros ambulantes. Muitos relatam que existem “acordos” que regulam a ocupação dos trens e das plataformas, com regras como a “ordem de chegada”, e divisão dos pontos entre os próprios ambulantes e a comercialização de produtos. Nessa conjuntura, o vendedor conhecido como Pai Branco, nos deu seu relato sobre os obstáculos para comercialização nos trens:

“Trabalho nos trens desde a época da Flumitrens. Antigamente, a fiscalização era mais pesada e repressiva – quando pegavam um camelô, levavam toda a mercadoria, e o vendedor saía no prejuízo. Hoje em dia, para alguns o problema é a concorrência entre os próprios vendedores ambulantes.”

Os produtos comercializados são variados, com destaque para produtos alimentícios, doces e bebidas, adquiridos principalmente em mercados populares, localizados em bairros

³⁰ As entrevistas foram realizadas em 09 de janeiro de 2024. Os vendedores autorizaram o uso de seus nomes; entretanto, utilizei apenas o primeiro nome.

como Madureira e centro da cidade. A forma de pagamento mais aceita no momento é dinheiro e o PIX, o que demonstra a adaptação dos trabalhadores às novas formas de transação digital.

Quando nos indagamos sobre o investimento inicial para comercializar, os ambulantes relataram diversas fontes: alguns venderam seus próprios celulares, outros pegaram empréstimos, há quem tenha começado vendendo comida fora dos trens, e houve até quem admitiu ter feito parte do tráfico de drogas.

Embora alguns relatem possuir margens de lucro que dobram o valor investido, grande parte cita valores baixos ou incertos, que variam entre R\$ 100 e R\$ 500 por semana, dependendo basicamente do tipo de produto comercializado e, principalmente, do fluxo de passageiros na Supervia. Muitos relatam que o lucro é suficiente apenas para cobrir os custos das mercadorias, o que enfatiza a precariedade e a vulnerabilidade dessa atividade. Alguns entrevistados destacam ainda o sentimento de pertencimento ao espaço, afirmando que se sentem parte da dinâmica da estação por estarem ali por muitos anos, o que, de certa forma, revela uma relação de territorialidade e identidade com o espaço ferroviário.

Além da estação de Madureira, as entrevistas realizadas com os vendedores ambulantes na estação do Maracanã permitem identificar outras dinâmicas e desafios relacionado ao comércio informal. Embora compartilhem inúmeras características em comum, como a precariedade e a informalidade em grande parte, os relatos coletados no Maracanã revelam dinâmicas próprias, marcadas sobretudo pela ligação com grandes eventos e a proximidade com as zonas centrais da cidade.

Através das entrevistas realizadas na estação do Maracanã e da percepção pautada na observação, percebe-se um perfil predominantemente masculino, com idades que variam dos 20 aos 61 anos. Dentre os dez entrevistados, somente duas pessoas eram mulheres. Embora o comércio ambulante ao longo da Supervia seja predominantemente masculino, observa-se a atuação de mulheres em diversos pontos da cidade. No mercado formal, elas possuem menor representatividade³¹ e geralmente ocupam postos informais, seja por falta de acesso ao mercado de trabalho, pela sobrecarga do trabalho doméstico ou por questões relacionadas à maternidade.

No contexto dos trens, observa-se uma divisão sexual do trabalho desigual: as mulheres costumam comercializar produtos de origem caseira, como bolos, doces e sanduíches. Embora não seja uma regra absoluta, percebemos por meio da observação que esses itens caseiros são mais frequentes entre as vendedoras.

Conforme as entrevistas, percebemos que as mulheres são minoria nesses espaços. Na monografia, de um total de 32 entrevistados, apenas três eram mulheres – e entre elas uma era criança –, o que corresponde a cerca de 9,4% de participação feminina. Já na dissertação, entre os 20 entrevistados, quatro eram mulheres, evidenciando aproximadamente 20% de atuação feminina nos trens. Considerando o conjunto de 52 entrevistas, sete participantes eram mulheres, o que equivale a aproximadamente 13,5% da atuação feminina nos trens ao longo das pesquisas.

A vendedora Simone, por meio das perguntas, apontou como é a experiência de trabalhar como ambulante nos trens, destacando os desafios de ser mulher em um ambiente predominantemente masculino e marcado por situações de insegurança. Atuando na venda de doces e balas, Simone relatou que o assédio faz parte das suas vivências, visto que ela percorre os trens em busca da sua subsistência.

Quanto ao nível de instrução, ocorre uma variação que abrange desde o ensino fundamental II incompleto ao ensino médio completo. De dez entrevistados, quatro concluíram

³¹ **Mulheres pretas ou pardas gastam mais tempo em tarefas domésticas, par de março de ticipam menos do mercado de trabalho e são mais afetadas pela pobreza**, Agência de notícias IBGE, 08 de março de 2024. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/39358-mulheres-pretas-ou-pardas-gastam-mais-tempo-em-tarefas-domesticas-participam-menos-do-mercado-de-trabalho-e-sao-mais-afetadas-pela-pobreza> Acesso em: 20/05/2025.

o ensino médio. Todos os entrevistados afirmaram possuir o trabalho ambulante como única ou principal fonte de renda. Alguns relatam que passaram por outras experiências profissionais, como em indústrias, comércio, aeroportos e serviços gerais, mas migraram para o trabalho ambulante em busca de maior autonomia ou como alternativa à falta de emprego formal.

Quando nos referimos às vantagens de trabalhar nos trens, alguns apontaram a liberdade de estar na rua, o dinheiro que aparece todos os dias mediante o trabalho, outros mencionaram se sentir mais à vontade nos trens, além de poder estabelecer suas próprias regras. Além disso, a proximidade com a Central do Brasil e o Maracanã facilita a comercialização, já que muitos passam por esses locais. Há uma presença significativa de ambulantes que atuam de forma fixa nas plataformas, evidenciando que, nesse contexto, a “antiguidade é posto”.

Grande parte dos trabalhadores sai de bairros da Zona Norte e da Baixada Fluminense, como Duque de Caxias, Queimados e Nova Iguaçu. O deslocamento até o Maracanã é pontual e estratégico, tendo em vista os dias de grande fluxo de torcedores, estudantes e até mesmo turistas. Nesse contexto, a comercialização é baseada na forte presença de alimentos e bebidas, incluindo água, suco, doces e salgados. Alguns também comercializam roupas, meias, jogo de cama, entre outros.

Com relação ao lucro, alguns vendedores apontam lucrar basicamente o dobro e possuir uma variação de R\$ 70 a R\$ 2.000, dependendo do evento, o que torna a renda incerta e irregular. Outros vendedores enfatizam que não existe lucro e que “matam um leão por dia”. As formas de pagamento variam entre PIX, dinheiro e cartão e até o “vale ideia”, ou seja, vender fiado, o que demonstra de certa forma, a presença de clientes fiéis no dia a dia dos ambulantes. Sobre possíveis investimentos iniciais, os vendedores começaram comercializando produtos de baixo custo, como bananada, chocolate, balas entre outros. Além disso, um dos ambulantes destacou que a força de vontade foi seu principal “investimento inicial”.

Quanto aos obstáculos, os vendedores relataram que, antigamente, havia fiscalização e repressão, mas atualmente isso dificilmente ocorre. Alguns afirmaram não enfrentar nenhum empecilho para comercializar, enquanto outros mencionaram certa implicância com novatos no ramo e importunação devido à competitividade. Nesse contexto, a venda fora dos trens é prejudicada pela fiscalização, principalmente em dias de jogos.

O comércio ambulante nas estações de Madureira e do Maracanã elucida os elementos discutidos sobre o mundo do trabalho ao longo da pesquisa. O espaço da estação, longe de ser apenas um local de passagem, se configura como território de sobrevivência, sociabilidade e produção econômica inserido no contexto dos dois circuitos da economia urbana. Apesar de o trabalho ambulante se concretizar predominantemente como parte do circuito inferior da economia, seja pelas atividades de baixo capital ou pelas condições de trabalho – mal remuneradas, instáveis ou até mesmo de caráter temporário – os vendedores ambulantes comercializam mercadorias vinculadas ao circuito superior da economia, como alimentos industrializados, bebidas, produtos eletrônicos, entre outros.

“O comércio ambulante se manifesta de inúmeras maneiras: repassa mercadorias refugadas das indústrias ou fabricadas em oficinas de “fundo de quintal”, oferece artigos produzidos artesanalmente ou simplesmente constitui uma rede de distribuição de produtos industrializados.” (Costa, 1989, p.28).

A integração entre os dois circuitos, como pontuado por Milton Santos (2008), revela que o circuito superior, nesse contexto, emprega mão de obra mais precarizada, o que de fato evidencia uma permissão velada à comercialização por fontes não oficiais. A presença massiva desses trabalhadores nos trens e nas plataformas não se configura como uma mera alternativa em tempos de crise, mas como uma resposta estrutural a um mercado de trabalho marcado pela flexibilização, pela negação de direitos e pela informalização como regra.

Os vendedores, que ocupam o circuito inferior da economia, são fundamentais para o consumo da população que utiliza diariamente o transporte ferroviário, pois, por meio de seu trabalho precarizado, viabilizam a circulação de mercadorias do circuito superior para essas camadas populares.

Ao analisar as práticas dos ambulantes em relação as transformações do capitalismo contemporâneo, é nítido que o comércio ambulante materializa os efeitos da reestruturação produtiva e da financeirização da economia, que geram um contingente de trabalhadores considerados “supérfluos” pela atual lógica do capital. As mutações do mundo do trabalho consolidam novas formas de inserção econômica que se desvinculam de formas tradicionais de emprego, evidenciando uma remodelação do tecido social e dos espaços urbanos, criando territórios de precariedade vivenciados principalmente por um público mais jovem.

“Sabe-se que sobre os mais jovens recai todo o peso do desemprego e do trabalho precário. Em torno de suas figuras entrecruzam-se os fios de um mundo social que se vem desenhando nas dobras do “mundo fordista” em dissolução (cf. Beaud e Pialoux, 2003). Justamente por isso são as novas gerações as que abrem uma senda para compreender as mutações do trabalho e de seus significados.” (Telles, 2006, p.176).

A precarização não é apenas uma condição econômica, mas também um fenômeno político que afeta sobretudo os trabalhadores periféricos e racializados. O surgimento do precariado enquanto classe trabalhadora, se encontra inserido em condições degradantes de trabalho fruto das novas condições de produção da força de trabalho. O Estado, que anteriormente exercia um papel central na regulação das relações de trabalho, passa a operar sob uma lógica de austeridade. A difusão de uma ideologia empreendedora tenta mascarar a precarização com argumentos de liberdade e autonomia, ou seja, a responsabilidade pelo fracasso ou pelo sucesso do indivíduo na sociedade não recai mais sobre o Estado.

Em suma, as realidades observadas nas estações de Madureira e do Maracanã revelam que o trabalho ambulante é muito mais do que uma estratégia individual para a sobrevivência, se trata basicamente de uma prática social enraizada na ausência do Estado e nas transformações estruturais do mundo do trabalho. A criação de formas próprias de organização e resistência, representa uma expressão concreta do precariado que se vê em um processo de fragmentação da vida e da vivência nos espaços urbanos.

3.3 Dinâmicas Distintas: Contrastes e similaridades entre a estação de Madureira e Maracanã

A partir das entrevistas realizadas e do trabalho de campo, foi possível identificar que, embora o trabalho ambulante nas estações de Madureira e do Maracanã compartilhe características estruturais comuns – como a informalidade e a precarização – cada espaço se configura por algumas dinâmicas particulares, fruto dos aspectos espaciais, sociais e econômicos.

A comparação entre as duas dinâmicas enfatiza que o trabalho ambulante mesmo que seja inserido em regimes semelhantes de comercialização e insegurança, apresenta particularidades importantes no que se refere à organização, ao perfil dos trabalhadores, as estratégias de comercialização e a percepção sobre as vantagens e desafios no processo de venda de mercadorias. Nesse contexto, apesar das realidades serem interligadas, elas expressam territorialidades distintas.

Na estação de Madureira, o perfil dos ambulantes é caracterizado por trabalhadores jovens e adultos como vimos anteriormente. Já na estação do Maracanã, a idade tende a variar um pouco mais evidenciando a atuação de pessoas idosas ao longo dos trilhos. Essa diferença

se dá por inúmeras condições, mas percebe-se que a estação do Maracanã possui atividades um pouco mais fixas nas plataformas do que na estação de Madureira.

Os pontos de venda fixos de comercialização na estação do Maracanã evidenciam que, embora haja variação no movimento devido a jogos e atividades turísticas, a estação por interligar os ramais da Supervia, mantém um fluxo constante de passageiros, consolidando grande movimento frequentemente.

Quando nos referimos aos obstáculos e estratégias de comercialização nas estações, fica evidente que as formas de “fiscalização” e intervenção variam significativamente entre o Maracanã e Madureira. Na estação do Maracanã, o próprio poder público constantemente intervém nas áreas aos arredores da estação, devido à proximidade da zona central da cidade e dos equipamentos urbanos. Já em Madureira, essa dinâmica é diferente: a “fiscalização” é fortemente influenciada pelo pagamento de arrego – pagamento regular feito por ambulantes principalmente fora da estação a grupos ilegais. Essa prática revela uma estrutura paralela de poder que regula o comércio na região em função da ausência do Estado.

Na questão relacionada às vantagens e lucros de comercializar nas respectivas estações, os ambulantes de Madureira aproveitam basicamente o fluxo contínuo para obter uma previsibilidade de vendas e de faturamento. Em geral, as margens de lucro ainda que sejam variáveis, permitem dobrar ou até mesmo triplicar o valor investido semanalmente. No Maracanã, o destaque vai para a possibilidade de alcançar um grande público em eventos, com relatos de que, em dias de jogos ou shows, a renda pode aumentar significativamente. Entretanto, essa vantagem está atrelada a uma maior imprevisibilidade do lucro, o que pode gerar picos e flutuações significativas de faturamento para os ambulantes.

A dinâmica de rendimentos observada na estação do Maracanã evidencia características da precarização do trabalho e da dependência direta de fatores imprevisíveis como, por exemplo, os dias de jogos, de eventos acadêmicos ou de lazer, que impactam de forma significativa o volume de passageiros. Por outro lado, em Madureira, a previsibilidade do fluxo cotidiano gerada pela intensa circulação de trabalhadores e estudantes, permite uma certa “estabilidade” com clientes regulares criando vínculos locais, porém, expõe as dinâmicas de coerção e o controle territorial de grupos paralelos.

Quando redirecionamos o olhar para as mesmas dinâmicas em espaços distintos como na Central do Brasil e nas estações de metrô na Zona Sul da cidade, essas diferenças ganham contornos ainda mais evidentes. Na Central do Brasil, há uma grande concentração de ambulantes dentro e fora da estação ferroviária, um reflexo do intenso fluxo de pessoas que se deslocam para áreas centrais da cidade. No entanto, essa movimentação é frequentemente regulada por políticas mais rígidas de controle urbano, já que a região se encontra em uma área valorizada e estratégica.

Já nas estações da Zona Sul, especialmente aquelas situadas em bairros mais prestigiados economicamente, a presença do trabalho ambulante é significativamente menor e se restringe, em geral, ao comércio de frutas, legumes e roupas, muitas vezes comercializadas por imigrantes³². Além do mais, as políticas de controle urbano são ainda mais rigorosas, visando manter uma imagem de ordem e segurança. Constantemente, os vendedores ambulantes são abordados e até agredidos pela Guarda Municipal, que confisca suas mercadorias em nome “ordem pública”.

Dessa forma, evidentemente, o trabalho ambulante se insere em práticas econômicas que permeiam a malha ferroviária e se transforma em função das especificidades de cada espaço urbano. As dinâmicas de permanência, resistência e mobilidade são moldadas pelos fluxos de circulação e pelas distintas formas de atuação – ou omissão – do poder público. Ao ocupar os interstícios deixados pelo Estado e pela economia formal, os ambulantes não apenas garantem

³² Esta afirmação se baseia na vivência direta e na observação de campo.

a sua sobrevivência, mas também reconfiguram o espaço urbano, criando usos e significados no espaço urbano que o poder público recusa reconhecer.

CONCLUSÃO

A ascensão do capitalismo e sua consolidação enquanto sistema hegemônico só se tornou possível em função de um processo histórico de expropriações violentas e estruturantes, que se reinventam em diferentes fases de acumulação. Desde a conhecida *acumulação primitiva* até a atual *acumulação flexível*, esse sistema mantém a sua dinâmica através da captura permanente e mercantilização da vida. Na periferia do sistema capitalista, esse processo assume formas ainda mais brutais, visto que os países vivem em função dos interesses ditados em escala global.

No Brasil, essa lógica opera sobretudo por meio da precarização das condições de vida e de trabalho. A informalidade, longe de ser um fenômeno marginal ou “tradicional”, se insere na própria engrenagem do capitalismo contemporâneo. Enquanto os trabalhadores são excluídos das garantias formais de emprego, continuam indispensáveis à reprodução cotidiana do sistema. Nesse contexto, o comércio ambulante, o “bico” e a subcontratação se tornam a única saída para o sustento da vida. Além disso, o processo de urbanização marcado pela segregação socioespacial reforça as contradições, tendo em vista que o direito à cidade não se torna sinônimo de acesso, e sim, reforça a cisão entre os que podem acessar plenamente os espaços urbanos e aqueles que são ignorados e condenados a viverem às margens da sociedade.

O transporte ferroviário, enquanto parte do objeto de pesquisa, se revela como parte dessa lógica que propaga diferenciação e exclusão. Embora a Supervia ligue a zona central da cidade com as zonas mais periféricas, ela também reproduz desigualdades, especialmente por meio da presença dos vendedores ambulantes. Os ambulantes, por sua vez, exemplificam a contradição do mercado de trabalho no Brasil. Se, por um lado, seu labor é constantemente precarizado, criminalizado e marginalizado, por outro, eles acabam integrando a dinâmica de reprodução do capital.

A partir da perspectiva dos dois circuitos da economia urbana de Milton Santos, percebe-se que, embora os ambulantes operem no circuito inferior — vendendo alimentos, bebidas, roupas populares, eletrônicos de baixo custo — esses trabalhadores também viabilizam o circuito superior, pois distribuem mercadorias produzidas pela indústria formal. Portanto, não se trata de um simples “resíduo social”, mas de parte integrante de uma teia em que a economia informal é tão imprescindível quanto a economia formal.

Ao observarmos o trabalho ambulante nas estações do Maracanã e de Madureira, confirmamos que ele é mais do que uma resposta à escassez de empregos formais. Trata-se de uma prática que evidencia um sistema de trabalho em crise, enraizado nas políticas de flexibilização, terceirização e “uberização”. A Reforma trabalhista de 2017, sob o domínio dos ideais neoliberais, alterou significativamente as condições de trabalho, privilegiando predominantemente as grandes corporações, em detrimento da estabilidade do mercado de trabalho formal.

Enquanto os interesses do empresariado foram priorizados, as demandas da classe trabalhadora — como o fim da escala 6x1 e a redução da jornada de 44 para 30 horas semanais — foram completamente ignoradas. Sob o pretexto de modernização, a flexibilização das leis trabalhistas disseminou um discurso ilusório de que o empreendedorismo prosperaria pela liberdade e autonomia.

A precariedade desses trabalhadores também reflete as mudanças mais amplas no mercado de trabalho. Como apontam Guy Standing e Ruy Braga, o “precariado” é uma nova classe social, definida pela insegurança crônica e pela falta de proteção estatal. No Brasil, essa condição foi agravada pela reforma trabalhista de 2017 mencionada anteriormente e pelo aprofundamento da lógica da uberização. Os relatos dos entrevistados deixam claro: para muitos, o trabalho nos trens não é uma escolha, mas a única opção em um mercado cada vez mais hostil.

Além disso, é imprescindível destacar o protagonismo do avanço tecnológico que tem desempenhado um papel fundamental na intensificação desses processos de exclusão e precarização no capitalismo contemporâneo. A disseminação das tecnologias de informação e comunicação, ao mesmo tempo em que acelera os fluxos financeiros, amplia as desigualdades sociais, forçando parcelas significativas da população a aderir a modalidades laborais emergentes. Além disso, a revolução microeletrônica despejou em massa trabalhadores das linhas de produção, tornando inviável a própria “mercadoria” força de trabalho e denunciando a lógica brutal de descarte que caracteriza o capital contemporâneo.

Nesse contexto, o Estado frequentemente se posiciona a favor das grandes empresas e se consolida como agente de repressão das práticas de sobrevivência como o trabalho ambulante. A atuação estatal se configura de forma seletiva, incentivando a circulação e o consumo das elites, enquanto restringe, persegue e expulsa os camelôs, o que, consequentemente, estrutura uma cidade fragmentada.

As diferenças entre Maracanã e Madureira ilustram, no terreno concreto, como as estações refletem as distorções socioterritoriais. No Maracanã, a proximidade com equipamentos urbanos de grande visibilidade — estádio, UERJ, linha de metrô — cria picos de fluxo intenso, especialmente em dias de jogos ou eventos acadêmicos, quando as margens de lucro dos ambulantes podem duplicar ou triplicar. Contudo, essa vantagem advém de horários restritos e varia segundo a agenda de eventos, gerando vendas imprevisíveis e sujeitas a repressões mais rígidas.

Mais do que uma análise sobre os ambulantes da Supervia e suas respectivas características, esta dissertação vislumbra relacionar as mudanças do mundo do trabalho, que ocorre concomitantemente ao caráter excludente do projeto de vida nas cidades, responsável por naturalizar as desigualdades e criminalizar as estratégias de sobrevivência.

Por fim, fica evidente que combater as desigualdades espaciais e laborais hoje exige, antes de tudo, reconhecer o trabalho informal como elemento legítimo da dinâmica das cidades. Além disso, é fundamental o desenvolvimento de políticas públicas que assegurem dignidade, proteção e direito aos trabalhadores que, no vai e vem do cotidiano, mantêm em movimento a vitalidade e as engrenagens do espaço urbano.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANTUNES, R. (2006). *Adeus ao trabalho? ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho*. 11. ed. São Paulo: Cortez.
- ANTUNES, R. (2020). *Uberização, trabalho digital e indústria 4.0*. São Paulo: Boitempo.
- BOTELHO, M. L. (2018). Entre as crises e o colapso: cinco notas sobre a falência estrutural do capitalismo. *Revista Maracanan*, 18, 157-180.
- BRAGA, R. (2017). *A rebeldia do precariado*. São Paulo: Boitempo.
- CACCIAMALI, M. C. (2000). Globalização e processo de informalidade. *Economia e Sociedade*. Campinas.
- CEPERJ. (2020). *Produto interno bruto dos municípios*. Rio de Janeiro: Centro Estadual de Estatísticas, Pesquisas e Formação de Servidores Públicos do Rio de Janeiro.
- HARVEY, D. (1992). *A condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola.
- HARVEY, D. (2008). *O neoliberalismo: história e implicações*. São Paulo: Loyola.
- IBGE. *PNAD Contínua*.
- KRISIS, G. (2020). *Manifesto contra o trabalho*. Nova ed. [S. l.]: [s. n.].
- LEFEBVRE, H. (2001). *A produção do espaço*. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- MARX, K. (1980). A acumulação primitiva do capital. In: MARX, K. *O capital*. Livro I, v. 2, cap. 24, p. 828-882. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.
- MARX, K. (2015). *Manuscritos econômico-filosóficos*. São Paulo: Boitempo.
- NOVO CAGED. (2022). *Painel de informações do Novo CAGED*. [S. l.]: Ministério do Trabalho e Previdência.
- O QUE pode mudar com a reforma trabalhista? *Politize!*.
- OFFE, C. (1989). Trabalho como categoria sociológica fundamental? In: OFFE, C. *Trabalho e sociedade: problemas estruturais e perspectivas para o futuro da sociedade do trabalho*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro. v. 1.
- OFFE, C. (1989). *Trabalho e sociedade: problemas estruturais e perspectivas para o futuro da sociedade do trabalho*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro. v. 1.
- OLIVEIRA, F. de. (2015). *Crítica à razão dualista/O ornitorrinco*. São Paulo: Boitempo.
- REFORMA trabalhista alterou regras para flexibilizar o mercado de trabalho. (2019). *Senado Notícias*.

SANTOS, M. (2008). *O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. 2. ed., 1. reimp. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.

SANTOS, M. (1978). *Pobreza urbana*. São Paulo: Hucitec.

STANDING, G. (2013). *O precariado: a nova classe perigosa*. Belo Horizonte: Autêntica.

SUPERVIA. *Demanda média mensal de passageiros por estação*.

TELLES, V. da S. (2010). *A cidade nas fronteiras do legal e ilegal*. Belo Horizonte: Argvmentvm.

TELLES, V. da S. (2006). Mutações do trabalho e experiência urbana. *Tempo Social*, 18(1), 173-195.

WEBER, M. (1999). *Economia e sociedade: fundamentos da sociologia compreensiva*. v. 2. Brasília: Editora Universidade de Brasília.

ANEXO - ENTREVISTAS



UFRRJ

QUESTIONÁRIO SOBRE O TRABALHO AMBULANTE NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DO RIO DE JANEIRO

Percepções sobre os trabalhadores e suas respectivas condições trabalhistas

Ramal: Madureira ☒ Maracanã ()

Com pagamento
cartão

I. CARACTERÍSTICAS DO TRABALHADOR:

Nome: Fabrizio - 29 anos - Vende barra de chocolate e gelados. ^{PIX.}

Idade: () Menor que 18 ☒ Entre 18 e 30 () Entre 31 e 40 () Entre 41 e 50 () Entre 51 e 60 () Mais de 60

Sexo: () Feminino ☒ Masculino

Bairro onde reside: Madureira

Local de nascimento: Madureira

Escolaridade: Ensino médio incompleto

II. AMBIENTE E CONDIÇÕES DE TRABALHO:

É a única fonte de renda? Sim ☒ Não ()

Possui ou já possuiu um trabalho formal (carteira assinada) antes do período pandêmico?

Estagista

Houve algum investimento inicial para comercializar?

Vendeu o telefone

Existe outro obstáculo na comercialização, fora a fiscalização diária?

Não existe

Possui ramal específico para comercialização? Sim () Não ☒ - "Chip desbloqueado"

Onde compra os produtos para comercializar?

A comercialização dos produtos é feita somente nos trens? Sim () Não ☒ - BRT e trem

Qual é a maior vantagem em comercializar dentro dos trens?

Trabalhar sem camisa; Fazer churrasco; Não tem patrão.

Qual é a maior vantagem em comercializar em Madureira/Maracanã?

Mais clientes - clientes fixos

Qual é a margem de lucro?

Não chega de nem o valor.



UFRRJ

QUESTIONÁRIO SOBRE O TRABALHO AMBULANTE NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DO RIO DE JANEIRO
Percepções sobre os trabalhadores e suas respectivas condições trabalhistas

Ramal: Madureira ☒ Maracanã ()

I. CARACTERÍSTICAS DO TRABALHADOR:

Nome: Paloma - 21 anos

Idade: () Menor que 18 ☒ Entre 18 e 30 () Entre 31 e 40 () Entre 41 e 50 () Entre 51 e 60 () Mais de 60

Sexo: ☒ Feminino () Masculino

Bairro onde reside: Belford Roxo

Local de nascimento: Belford Roxo

Escolaridade: 2º ano do Ensino médio - ensino médio incompleto

Co Vende um
pouco de tudo
Co Pagamento
em
pix.

II. AMBIENTE E CONDIÇÕES DE TRABALHO:

É a única fonte de renda? Sim ☒ Não ()

Possui ou já possuiu um trabalho formal (carteira assinada) antes do período pandêmico?

Não

Houve algum investimento inicial para comercializar?

Pegou emprestado

Existe outro obstáculo na comercialização, fora a fiscalização diária?

Não

Possui ramal específico para comercialização? Sim ☒ Não () Belford Roxo

Onde compra os produtos para comercializar?

Feirinhas de Madureira

A comercialização dos produtos é feita somente nos trens? Sim ☒ Não ()

Qual é a maior vantagem em comercializar dentro dos trens?

Tráfego de pessoas

Qual é a maior vantagem em comercializar em Madureira/Maracanã?

Conhecimento sobre o lugar

Qual é a margem de lucro?

Depende do valor / sobre os custos



QUESTIONÁRIO SOBRE O TRABALHO AMBULANTE NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DO RIO DE JANEIRO
Percepções sobre os trabalhadores e suas respectivas condições trabalhistas

Ramal: Madureira ☒ Maracanã ()

I. CARACTERÍSTICAS DO TRABALHADOR:

Nome: Wildson / Maralva → 31 anos → Trabalha desde os 16 anos em lida

Idade: () Menor que 18 () Entre 18 e 30 ☒ Entre 31 e 40 () Entre 41 e 50 () Entre 51 e 60 () Mais de 60

Sexo: () Feminino ☒ Masculino

Bairro onde reside: Austin

Local de nascimento: Austin

Escolaridade: Ensino fundamental incompleto

→ Vende doce, biscoito

→ Pagamento em PIX ou cartão

II. AMBIENTE E CONDIÇÕES DE TRABALHO:

É a única fonte de renda? Sim ☒ Não ()

Possui ou já possuiu um trabalho formal (carteira assinada) antes do período pandêmico?

Organiza Pecheco
havia feito

Houve algum investimento inicial para comercializar?

Dentro do trem - lida

Existe outro obstáculo na comercialização, fora a fiscalização diária?

Nada impede

Possui ramal específico para comercialização? Sim () Não ☒ → Preferiu ficar em Madureira

Onde compra os produtos para comercializar?

No comércio, onde estiver mais barato

A comercialização dos produtos é feita somente nos trens? Sim () Não ()

Costume, fluxo de pessoas

Qual é a maior vantagem em comercializar dentro dos trens?

Lucro mais em Madureira

Qual é a maior vantagem em comercializar em Madureira/Maracanã?

Costume, fluxo de pessoas

Qual é a margem de lucro?

Depende o preço, se o cliente pechinchar ele diminui o valor.



UFRRJ

QUESTIONÁRIO SOBRE O TRABALHO AMBULANTE NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DO RIO DE JANEIRO
Percepções sobre os trabalhadores e suas respectivas condições trabalhistas

C. Pagamento

Ramal: Madureira ☒ Maracanã ()

I. CARACTERÍSTICAS DO TRABALHADOR:

Nome: Alencar + 41 anos + Trabalha desde os 31 anos + Vende lula

em PIX.

Idade: () Menor que 18 () Entre 18 e 30 () Entre 31 e 40 ☒ Entre 41 e 50 () Entre 51 e 60 () Mais de 60

Sexo: () Feminino ☒ Masculino

Bairro onde reside: Quintino

Local de nascimento: Quintino

Escolaridade: _____

II. AMBIENTE E CONDIÇÕES DE TRABALHO:

É a única fonte de renda? Sim ☒ Não () _____

Possui ou já possuiu um trabalho formal (carteira assinada) antes do período pandêmico?

Não

Houve algum investimento inicial para comercializar?

Não

Existe outro obstáculo na comercialização, fora a fiscalização diária?

Antigamente era a fiscalização, hoje não.

Possui ramal específico para comercialização? Sim ☒ Não () + Belford Rocco

Onde compra os produtos para comercializar?

Mercado

A comercialização dos produtos é feita somente nos trens? Sim ☒ Não ()

Permanece fixo na estação

Qual é a maior vantagem em comercializar dentro dos trens?

Costume / Fluxo de pessoas / Família

Qual é a maior vantagem em comercializar em Madureira/Maracanã?

Oportunidade + ganhou espaço

Qual é a margem de lucro?

100% / 200%



QUESTIONÁRIO SOBRE O TRABALHO AMBULANTE NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DO RIO DE JANEIRO
Percepções sobre os trabalhadores e suas respectivas condições trabalhistas

Ramal: Madureira ☒ Maracanã ()

I. CARACTERÍSTICAS DO TRABALHADOR:

Nome: Julio Cesar + 31 anos + Trabalha desde os 21 anos

Idade: () Menor que 18 () Entre 18 e 30 ☒ Entre 31 e 40 () Entre 41 e 50 () Entre 51 e 60 () Mais de 60

Sexo: () Feminino ☒ Masculino

Bairro onde reside: Belford Rocio

Local de nascimento: Belford Rocio

Escolaridade: Ensino médio incompleto

Co Vende laranja,
lescito, doce,
paçoca,
barras

Co pagamento
em
PIX
ou
cartão.

II. AMBIENTE E CONDIÇÕES DE TRABALHO:

É a única fonte de renda? Sim () Não ☒ Trabalha em uma transportadora

Possui ou já possuiu um trabalho formal (carteira assinada) antes do período pandêmico?

Possui + CLT

Houve algum investimento inicial para comercializar?

Não

Existe outro obstáculo na comercialização, fora a fiscalização diária?

Nenhum

Possui ramal específico para comercialização? Sim () Não ☒ + Japeri e Santa Cruz

Onde compra os produtos para comercializar?

Mercado

A comercialização dos produtos é feita somente nos trens? Sim () Não ☒

Nos ônibus.

Qual é a maior vantagem em comercializar dentro dos trens?

Fluxo de pessoas

Qual é a maior vantagem em comercializar em Madureira/Maracanã?

As pessoas.

Qual é a margem de lucro?

Muito a mais / ou o dobro da mercadoria



QUESTIONÁRIO SOBRE O TRABALHO AMBULANTE NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DO RIO DE JANEIRO
Percepções sobre os trabalhadores e suas respectivas condições trabalhistas

Ramal: Madureira (X) Maracanã ()

I. CARACTERÍSTICAS DO TRABALHADOR:

Nome: Wilson + 33 anos + começou com 14 anos

Idade: () Menor que 18 () Entre 18 e 30 (X) Entre 31 e 40 () Entre 41 e 50 () Entre 51 e 60 () Mais de 60

Sexo: () Feminino (X) Masculino

Bairro onde reside: Engenheiro Pedreira

Local de nascimento: Cariacás

Escolaridade: Ensino médio incompleto

↳ Vende de tudo um pouco.

↳ Pagamento em PIX ou cartão

II. AMBIENTE E CONDIÇÕES DE TRABALHO:

É a única fonte de renda? Sim (X) Não ()

Possui ou já possuiu um trabalho formal (carteira assinada) antes do período pandêmico?

Ajudante de genio, distribuidora e hospital

Houve algum investimento inicial para comercializar?

Trabalho por conta própria

Existe outro obstáculo na comercialização, fora a fiscalização diária?

Fiscalização para Hierarquia

Possui ramal específico para comercialização? Sim (X) Não () → Japeri

Onde compra os produtos para comercializar?

Onde estão em promoção e no Chapadão

A comercialização dos produtos é feita somente nos trens? Sim (X) Não ()

Qual é a maior vantagem em comercializar dentro dos trens?

Trabalhar no ar condicionado

Qual é a maior vantagem em comercializar em Madureira/Maracanã?

Costume, grande população e fluxo

Qual é a margem de lucro?

Varia + 20% ou 15% depende do produto

Na pandemia, o fluxo era menor
e vários ambulantes
faleceram.



Trabalha nos trens desde
da época da Flumitrens

QUESTIONÁRIO SOBRE O TRABALHO AMBULANTE NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DO RIO DE JANEIRO
Percepções sobre os trabalhadores e suas respectivas condições trabalhistas

Ramal: Madureira ☒ Maracanã ()

I. CARACTERÍSTICAS DO TRABALHADOR:

Nome: Junior (Branquinho) + Pai Branco + 46 anos

Idade: () Menor que 18 () Entre 18 e 30 () Entre 31 e 40 ☒ Entre 41 e 50 () Entre 51 e 60 () Mais de 60

Sexo: () Feminino ☒ Masculino

Bairro onde reside: Sepeituba - RJ

Local de nascimento: Campo Grande

Escolaridade: 6º série / Possui curso de soldador / cabeleleiro

II. AMBIENTE E CONDIÇÕES DE TRABALHO:

- Recolhimento via PIX
- Venda bebidas

É a única fonte de renda? Sim ☒ Não () Vício em trabalho por conta própria

Possui ou já possuiu um trabalho formal (carteira assinada) antes do período pandêmico?

Soldador

Houve algum investimento inicial para comercializar?

Tráfego, camelô no sinal

Existe outro obstáculo na comercialização, fora a fiscalização diária?

Antigamente ficaram com a mercadoria, cada camelô que era apuradido o P.M ganhava. Atualmente, nada atrapalha. ^{se semelhante a UPP}

Possui ramal específico para comercialização? Sim () Não ☒ + Japeri / Santa Cruz

Onde compra os produtos para comercializar?

Mercado } Proximidade com a estação de Madureira

Depósito }

A comercialização dos produtos é feita somente nos trens? Sim ☒ Não ()

Em alguns eventos, exemplo: Festa do tomate em Paty de Alferes

Qual é a maior vantagem em comercializar dentro dos trens?

Ter suas próprias regras / dinheiro todo dia / liberdade para beber cerveja.

Qual é a maior vantagem em comercializar em Madureira/Maracanã?

Fluxo de pessoas / Movimento em massa.

Qual é a margem de lucro?

Trenta, na época da repressão era maior a renda.
Hoje em dia, existe muita concorrência.



QUESTIONÁRIO SOBRE O TRABALHO AMBULANTE NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DO RIO DE JANEIRO
Percepções sobre os trabalhadores e suas respectivas condições trabalhistas

Ramal: Madureira ☒ Maracanã ()

I. CARACTERÍSTICAS DO TRABALHADOR:

Nome: Juan + 34 anos + MEI / Vende + lâmpada LED com som R\$ 80
Idade: () Menor que 18 () Entre 18 e 30 ☒ Entre 31 e 40 () Entre 41 e 50 () Entre 51 e 60 () Mais de 60

Sexo: () Feminino ☒ Masculino

Bairro onde reside: Queimados

Local de nascimento: Queimados

Escolaridade: ensino médio completo / 3 cursos técnicos em contabilidade e

4 cursos de informática.

II. AMBIENTE E CONDIÇÕES DE TRABALHO:

É a única fonte de renda? Sim ☒ Não ()

Possui ou já possuiu um trabalho formal (carteira assinada) antes do período pandêmico?
Trabalhou em 11 empresas + Casa e Vídeo, Mundial, Click modas, setor de
presença e festas etc.

Houve algum investimento inicial para comercializar?
Trabalhou com doce

Existe outro obstáculo na comercialização, fora a fiscalização diária?
Não existe, o transporte é abandonado + Os grupos usam a própria
ordem. Existe falta de respeito no ramal Queimados.

Possui ramal específico para comercialização? Sim () Não ☒ + Central / Queimados

Onde compra os produtos para comercializar?
Centro do Rio e Madureira

A comercialização dos produtos é feita somente nos trens? Sim ☒ Não ()

Qual é a maior vantagem em comercializar dentro dos trens?
Interação com o maior número de pessoas.

Qual é a maior vantagem em comercializar em Madureira/Maracanã?
Acesso a tudo, comércio e serviços.

Qual é a margem de lucro?
R\$ 150,00 / 200,00 → 30% em cima
Não varia as mercadorias



UFRRJ

QUESTIONÁRIO SOBRE O TRABALHO AMBULANTE NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DO RIO DE JANEIRO
Percepções sobre os trabalhadores e suas respectivas condições trabalhistas

Ramal: Madureira ☒ Maracanã ()

I. CARACTERÍSTICAS DO TRABALHADOR:

Nome: Kevin 27 anos + vende licor + aceita cartão/pix

Idade: () Menor que 18 ☒ Entre 18 e 30 () Entre 31 e 40 () Entre 41 e 50 () Entre 51 e 60 () Mais de 60

Sexo: () Feminino ☒ Masculino

Bairro onde reside: Nova Iguaçu

Local de nascimento: Nilópolis

Escolaridade: Ensino fundamental incompleto

II. AMBIENTE E CONDIÇÕES DE TRABALHO:

É a única fonte de renda? Sim ☒ Não ()

Possui ou já possuiu um trabalho formal (carteira assinada) antes do período pandêmico?

Mecânico
Os meses depois da pandemia / Aduelização -> preso

Houve algum investimento inicial para comercializar?

Tiro de próprio bolso

Existe outro obstáculo na comercialização, fora a fiscalização diária?

Hierarquia em função do tempo de atuação nos trens } Ramal Santa Cruz
A fiscalização é pouca

Possui ramal específico para comercialização? Sim ☒ Não ()

Onde compra os produtos para comercializar?

Mercado -> depende do preço
Acari -> Ceasa

A comercialização dos produtos é feita somente nos trens? Sim ☒ Não ()

Qual é a maior vantagem em comercializar dentro dos trens?

Da mais dinheiro -> trabalha parado

Qual é a maior vantagem em comercializar em Madureira/Maracanã?

Mais movimento -> mais dinheiro
Muitas lojas

Qual é a margem de lucro?

Depende o valor da mercadoria, não vende mais barato



QUESTIONÁRIO SOBRE O TRABALHO AMBULANTE NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DO RIO DE JANEIRO
Percepções sobre os trabalhadores e suas respectivas condições trabalhistas

Ramal: Madureira ☒ Maracanã ()

I. CARACTERÍSTICAS DO TRABALHADOR:

Nome: Juliane + 26 anos

Idade: () Menor que 18 ☒ Entre 18 e 30 () Entre 31 e 40 () Entre 41 e 50 () Entre 51 e 60 () Mais de 60

Sexo: ☒ Feminino () Masculino

Bairro onde reside: Nova Iguaçu

Local de nascimento: Archieta

Escolaridade: ensino fundamental incompleto

↳ Vende comida e
discoito.
↳ Pagamento
PIX
e dinheiro.

II. AMBIENTE E CONDIÇÕES DE TRABALHO:

É a única fonte de renda? Sim ☒ Não ()

Possui ou já possuiu um trabalho formal (carteira assinada) antes do período pandêmico?

Não

Houve algum investimento inicial para comercializar?

Vendo pastel

Existe outro obstáculo na comercialização, fora a fiscalização diária?

Os vagões

Possui ramal específico para comercialização? Sim () Não ☒ → Japeri / Duodoro

Onde compra os produtos para comercializar?

Mercado Nova Iguaçu
Deposito

A comercialização dos produtos é feita somente nos trens? Sim ☒ Não ()

Raramente vende mas raro

Qual é a maior vantagem em comercializar dentro dos trens?

Segurança, oferta

Qual é a maior vantagem em comercializar em Madureira/Maracanã?

Os depósitos

Qual é a margem de lucro?

Depende, não costuma a fazer valores semelhantes



QUESTIONÁRIO SOBRE O TRABALHO AMBULANTE NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DO RIO DE JANEIRO
Percepções sobre os trabalhadores e suas respectivas condições trabalhistas

Ramal: Madureira () Maracanã (X)

I. CARACTERÍSTICAS DO TRABALHADOR:

Nome: Simone + 42 anos + Vende café, água, refrigerante e sorvete

Idade: () Menor que 18 () Entre 18 e 30 () Entre 31 e 40 (X) Entre 41 e 50 () Entre 51 e 60 () Mais de 60

Sexo: (X) Feminino () Masculino

Bairro onde reside: Mangueiras

Local de nascimento: Bangu

Escolaridade: Ensino fundamental incompleto

II. AMBIENTE E CONDIÇÕES DE TRABALHO: → Assédio

É a única fonte de renda? Sim (X) Não ()

Possui ou já possuiu um trabalho formal (carteira assinada) antes do período pandêmico?

Não

Houve algum investimento inicial para comercializar?

Venda hambúrguer e salgadinhos

Existe outro obstáculo na comercialização, fora a fiscalização diária?

Não

Possui ramal específico para comercialização? Sim (X) Não () Santa Cruz e Gramacho

Onde compra os produtos para comercializar?

Atacado / Depósito

A comercialização dos produtos é feita somente nos trens? Sim (X) Não ()

Qual é a maior vantagem em comercializar dentro dos trens?

Dono do próprio negócio / horário flexível

Qual é a maior vantagem em comercializar em Madureira/Maracanã?

/

Qual é a margem de lucro?

Arábida + R\$ 400,00

C. pagamento
no PIX,
dinheiro
e
cartão



QUESTIONÁRIO SOBRE O TRABALHO AMBULANTE NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DO RIO DE JANEIRO
Percepções sobre os trabalhadores e suas respectivas condições trabalhistas

Ramal: Madureira () Maracanã ☒

I. CARACTERÍSTICAS DO TRABALHADOR:

Nome: Claudemir → 58 anos → Vende lencinho e água

Idade: () Menor que 18 () Entre 18 e 30 () Entre 31 e 40 () Entre 41 e 50 () Entre 51 e 60 () Mais de 60

Sexo: () Feminino ☒ Masculino

Bairro onde reside: Nova Iguaçu

Local de nascimento: Nova Iguaçu

Escolaridade: Ensino médio incompleto

II. AMBIENTE E CONDIÇÕES DE TRABALHO:

É a única fonte de renda? Sim ☒ Não ()

Possui ou já possuiu um trabalho formal (carteira assinada) antes do período pandêmico?

Indústria, comércio e Aeroporto

Houve algum investimento inicial para comercializar?

Vendeu bebida

Existe outro obstáculo na comercialização, fora a fiscalização diária?

Atualmente não.

Possui ramal específico para comercialização? Sim ☒ Não () → Santa Cruz e Japeri

Onde compra os produtos para comercializar?

Depósito

A comercialização dos produtos é feita somente nos trens? Sim ☒ Não ()

Qual é a maior vantagem em comercializar dentro dos trens?

Único trabalho que sobra

Qual é a maior vantagem em comercializar em Madureira/Maracanã?

Proximidade / Dinheiro constante

Qual é a margem de lucro?

Mata um leão por dia



UFRRJ

QUESTIONÁRIO SOBRE O TRABALHO AMBULANTE NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DO RIO DE JANEIRO
Percepções sobre os trabalhadores e suas respectivas condições trabalhistas

Ramal: Madureira () Maracanã (X)

I. CARACTERÍSTICAS DO TRABALHADOR:

Nome: Walter + 33 anos → Vende produtos alimentícios e bebida

Idade: () Menor que 18 () Entre 18 e 30 (X) Entre 31 e 40 () Entre 41 e 50 () Entre 51 e 60 () Mais de 60

Sexo: () Feminino () Masculino

Bairro onde reside: Taguara

Local de nascimento: Rio de Janeiro

Escolaridade: Ensino médio incompleto

→ Forma de pagamento:
- aceita tudo até o vale-ida (fiado)

II. AMBIENTE E CONDIÇÕES DE TRABALHO:

É a única fonte de renda? Sim (X) Não ()

Possui ou já possuiu um trabalho formal (carteira assinada) antes do período pandêmico?

Paragimmo

Houve algum investimento inicial para comercializar?

Doce / Bala / Biscoito

Existe outro obstáculo na comercialização, fora a fiscalização diária?

Nos trens não / há fora sim (pagos e impostos)

Possui ramal específico para comercialização? Sim (X) Não ()

Onde compra os produtos para comercializar?

feijão mortidas em Madureira ou Central

A comercialização dos produtos é feita somente nos trens? Sim () Não (X)

Qual é a maior vantagem em comercializar dentro dos trens?

Ficar à vontade

Qual é a maior vantagem em comercializar em Madureira/Maracanã?

Oportunidade de trabalho

Qual é a margem de lucro?

Não tem lucro



QUESTIONÁRIO SOBRE O TRABALHO AMBULANTE NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DO RIO DE JANEIRO
Percepções sobre os trabalhadores e suas respectivas condições trabalhistas

Trabalha de segunda a sexta
Formas de
PIX pagamento
- Maquininha
- Tudo

Ramal: Madureira () Maracanã (X)

I. CARACTERÍSTICAS DO TRABALHADOR:

Nome: Jorge + 60 anos + Vende salgadinhos e sucos

Idade: () Menor que 18 () Entre 18 e 30 () Entre 31 e 40 () Entre 41 e 50 (X) Entre 51 e 60 () Mais de 60

Sexo: () Feminino () Masculino

Bairro onde reside: Gárcias

Local de nascimento: Ramos

Escolaridade: Ensino fundamental completo

II. AMBIENTE E CONDIÇÕES DE TRABALHO:

É a única fonte de renda? Sim (X) Não ()

Possui ou já possuiu um trabalho formal (carteira assinada) antes do período pandêmico?
Gráfica

Houve algum investimento inicial para comercializar?
Salgadinho no trem + ponto fixo

Existe outro obstáculo na comercialização, fora a fiscalização diária?
Os guardas colocam para fora

Possui ramal específico para comercialização? Sim (X) Não ()

Onde compra os produtos para comercializar?
Assai

A comercialização dos produtos é feita somente nos trens? Sim (X) Não ()
Na plataforma

Qual é a maior vantagem em comercializar dentro dos trens?
Legalizado - autônomo MEI + paga INSS

Qual é a maior vantagem em comercializar em Madureira/Maracanã?
Movimento maior no Maracanã

Qual é a margem de lucro?
R\$ 2.000



C. Acita PIX
e dinheiro

QUESTIONÁRIO SOBRE O TRABALHO AMBULANTE NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DO RIO DE JANEIRO
Percepções sobre os trabalhadores e suas respectivas condições trabalhistas

Ramal: Madureira () Maracanã (X)

I. CARACTERÍSTICAS DO TRABALHADOR:

Nome: João Batista + 61 anos + Vende pipoca e refrigerante

Idade: () Menor que 18 () Entre 18 e 30 () Entre 31 e 40 () Entre 41 e 50 () Entre 51 e 60 (X) Mais de 60

Sexo: () Feminino (X) Masculino

Bairro onde reside: Jagari

Local de nascimento: Minas Gerais

Escolaridade: Ensino fundamental incompleto

II. AMBIENTE E CONDIÇÕES DE TRABALHO:

É a única fonte de renda? Sim (X) Não ()

Possui ou já possuiu um trabalho formal (carteira assinada) antes do período pandêmico?

CIEP + portaria

Houve algum investimento inicial para comercializar?

Doce / Nala / pipoca / pipoca

Existe outro obstáculo na comercialização, fora a fiscalização diária?

Antigamente a fiscalização apreendia as mercadorias

Possui ramal específico para comercialização? Sim (X) Não () Maracanã - Ramos - Central

Onde compra os produtos para comercializar?

Deposito na Central

A comercialização dos produtos é feita somente nos trens? Sim (X) Não ()

Qual é a maior vantagem em comercializar dentro dos trens?

Conhecimento + criou a família

Qual é a maior vantagem em comercializar em Madureira/Maracanã?

Proximidade com a Central

Qual é a margem de lucro?

R\$ 70,00



UFRRJ

QUESTIONÁRIO SOBRE O TRABALHO AMBULANTE NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DO RIO DE JANEIRO
Percepções sobre os trabalhadores e suas respectivas condições trabalhistas

Ramal: Madureira () Maracanã (X)

I. CARACTERÍSTICAS DO TRABALHADOR:

Nome: Sulamita + 29 anos + vende um pouco de tudo - batom, chocolate

Idade: () Menor que 18 (X) Entre 18 e 30 () Entre 31 e 40 () Entre 41 e 50 () Entre 51 e 60 () Mais de 60

Sexo: (X) Feminino () Masculino

Bairro onde reside: Engenheiro Pádua

Local de nascimento: Rio de Janeiro

Escolaridade: Ensino fundamental incompleto

II. AMBIENTE E CONDIÇÕES DE TRABALHO:

É a única fonte de renda? Sim (X) Não ()

Possui ou já possuiu um trabalho formal (carteira assinada) antes do período pandêmico?

Mc Donald's atendente

Houve algum investimento inicial para comercializar?

Não e a vontade de trabalhar

Existe outro obstáculo na comercialização, fora a fiscalização diária?

Implicância morato / importunação

Possui ramal específico para comercialização? Sim (X) Não () + Japeri

Onde compra os produtos para comercializar?

Central / Vários lugares

A comercialização dos produtos é feita somente nos trens? Sim () Não (X)

Rua / Praia e eventos

Qual é a maior vantagem em comercializar dentro dos trens?

Trabalho por conta própria / dinheiro todo o dia

Qual é a maior vantagem em comercializar em Madureira/Maracanã?

Não gosta do ramal

Qual é a margem de lucro?

R\$ 120,00 / R\$ 150,00



QUESTIONÁRIO SOBRE O TRABALHO AMBULANTE NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DO RIO DE JANEIRO
Percepções sobre os trabalhadores e suas respectivas condições trabalhistas

Ramal: Madureira () Maracanã (X)

I. CARACTERÍSTICAS DO TRABALHADOR:

Nome: Leandro + 39 anos + Vende alimentos e bebidas

Idade: () Menor que 18 () Entre 18 e 30 (X) Entre 31 e 40 () Entre 41 e 50 () Entre 51 e 60 () Mais de 60

Sexo: () Feminino (X) Masculino

Bairro onde reside: Jacaré

Local de nascimento: Minas Gerais

Escolaridade: Ensino médio completo

→ Aceita PIX,
dinheiro e
cartão

II. AMBIENTE E CONDIÇÕES DE TRABALHO:

É a única fonte de renda? Sim (X) Não ()

Possui ou já possuiu um trabalho formal (carteira assinada) antes do período pandêmico?
Não

Houve algum investimento inicial para comercializar?
Vendeu pele

Existe outro obstáculo na comercialização, fora a fiscalização diária?
Em 2019 havia fiscalização, atualmente não

Possui ramal específico para comercialização? Sim (X) Não () + "Antiguidade é posto".

Onde compra os produtos para comercializar?
Central / Depósito / Maracanã

A comercialização dos produtos é feita somente nos trens? Sim (X) Não () + ponto fixo

Qual é a maior vantagem em comercializar dentro dos trens?
Cada um tem seu ponto / Preço tabelado

Qual é a maior vantagem em comercializar em Madureira/Maracanã?
Trabalhar andando / ponto fixo

Qual é a margem de lucro?
R\$ 2 mil



UFRRJ

QUESTIONÁRIO SOBRE O TRABALHO AMBULANTE NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DO RIO DE JANEIRO
Percepções sobre os trabalhadores e suas respectivas condições trabalhistas

Ramal: Madureira () Maracanã (X)

I. CARACTERÍSTICAS DO TRABALHADOR:

Nome: Kauan → 20 anos → Venda mia, teca, jogos de cama

Idade: () Menor que 18 (X) Entre 18 e 30 () Entre 31 e 40 () Entre 41 e 50 () Entre 51 e 60 () Mais de 60

Sexo: () Feminino (X) Masculino

Bairro onde reside: Meun

Local de nascimento: Marqueira

Escolaridade: Ensino Médio completo

C + Real e o +
pagamento
em PIX
dinheiro

II. AMBIENTE E CONDIÇÕES DE TRABALHO:

É a única fonte de renda? Sim (X) Não ()

Possui ou já possuiu um trabalho formal (carteira assinada) antes do período pandêmico?

Entregador

Houve algum investimento inicial para comercializar?

Chocolate

Existe outro obstáculo na comercialização, fora a fiscalização diária?

Não

Possui ramal específico para comercialização? Sim (X) Não () → Japeri

Onde compra os produtos para comercializar?

Não tem local certo

A comercialização dos produtos é feita somente nos trens? Sim () Não (X)

Também trabalha nas ruas do RJ

Qual é a maior vantagem em comercializar dentro dos trens?

Fonte de ficar na rua

Qual é a maior vantagem em comercializar em Madureira/Maracanã?

/

Qual é a margem de lucro?

Qualmente dobra o valor da mercadoria



QUESTIONÁRIO SOBRE O TRABALHO AMBULANTE NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DO RIO DE JANEIRO
Percepções sobre os trabalhadores e suas respectivas condições trabalhistas

Ramal: Madureira () Maracanã (X)

I. CARACTERÍSTICAS DO TRABALHADOR:

Nome: André Luiz + 48 anos + Vende produtos alimentícios C Formas de pagamento + PIX

Idade: () Menor que 18 () Entre 18 e 30 () Entre 31 e 40 (X) Entre 41 e 50 () Entre 51 e 60 () Mais de 60 e Linheiro

Sexo: () Feminino (X) Masculino

Bairro onde reside: Cariac

Local de nascimento: Cariac

Escolaridade: Ensino médio completo

II. AMBIENTE E CONDIÇÕES DE TRABALHO:

É a única fonte de renda? Sim (X) Não ()

Possui ou já possuiu um trabalho formal (carteira assinada) antes do período pandêmico?

Montador de andaime → Operações lava feto
Não teve férias desde 2012.

Houve algum investimento inicial para comercializar?

Em 1989, pacote de lanomada.

Existe outro obstáculo na comercialização, fora a fiscalização diária?

Não

Possui ramal específico para comercialização? Sim () Não (X)

Onde compra os produtos para comercializar?

Casa de avó / Central e Cariac

A comercialização dos produtos é feita somente nos trens? Sim (X) Não ()

"Comissários de bordo ferroviário"

Qual é a maior vantagem em comercializar dentro dos trens?

Movimento

Qual é a maior vantagem em comercializar em Madureira/Maracanã?

Linheiro todo o dia

Qual é a margem de lucro?

De 10%



UFRRJ

↳ Vende produtos alimentícios e bebida

QUESTIONÁRIO SOBRE O TRABALHO AMBULANTE NO TRANSPORTE FERROVIÁRIO DO RIO DE JANEIRO
Percepções sobre os trabalhadores e suas respectivas condições trabalhistas

Ramal: Madureira () Maracanã ☒

↳ Pagamento
+ cartões,
PIX,
dinheiro

I. CARACTERÍSTICAS DO TRABALHADOR:

Nome: Thiago + 36 anos + Trabalha há 15 anos nos trens

Idade: () Menor que 18 () Entre 18 e 30 () Entre 31 e 40 () Entre 41 e 50 () Entre 51 e 60 () Mais de 60

Sexo: () Feminino ☒ Masculino

Bairro onde reside: Quinadas

Local de nascimento: Rio de Janeiro

Escolaridade: Ensino médio completo

II. AMBIENTE E CONDIÇÕES DE TRABALHO:

É a única fonte de renda? Sim ☒ Não ()

Possui ou já possuiu um trabalho formal (carteira assinada) antes do período pandêmico?

Mc Donald's

Houve algum investimento inicial para comercializar?

/

Existe outro obstáculo na comercialização, fora a fiscalização diária?

Já existiu, no caso, a fiscalização

Possui ramal específico para comercialização? Sim ☒ Não () Ponto fixo

Onde compra os produtos para comercializar?

Madureira / Central / Nilópolis / Nova Iguaçu

A comercialização dos produtos é feita somente nos trens? Sim ☒ Não ()

Qual é a maior vantagem em comercializar dentro dos trens?

Faz seu horário e suas regras / Não tem patrão.

Qual é a maior vantagem em comercializar em Madureira/Maracanã?

Se adaptou a estação por ordem de chegada.

Qual é a margem de lucro?

R\$ 600 / 500.