

# METRÓPOLE E ECONOMIA POPULAR: A ATUAÇÃO DOS VENDEDORES AMBULANTES NOS TRENS URBANOS DA BAIXADA FLUMINENSE

Metropolis and popular economy: the activity of hawkers on urban trains in baixada fluminense

**Camila Brandão de Araújo Domingues**

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-1717-6067>

[camilageografiarj@outlook.com](mailto:camilageografiarj@outlook.com)

**Francisco das Chagas do Nascimento Júnior**

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-2528-384X>

[fcnascimentojr@gmail.com](mailto:fcnascimentojr@gmail.com)

Artigo recebido em outubro/2024 e aceito em janeiro/2025

## RESUMO

O presente artigo destinou-se a explorar a relação que a economia popular mantém com o espaço urbano, considerando, para isso, uma situação particular: a atuação dos vendedores ambulantes nos trens urbanos da periferia da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Em um contexto de significativo contingente de pessoas desempregadas e de disseminação de formas diversas de trabalho precário, o objetivo foi esclarecer como aqueles trabalhadores se apropriam de tradicionais “espaços de circulação” – representados pelo sistema de trens metropolitanos – subvertendo normas da empresa concessionária, e evidenciando que, além de infraestrutura para o transporte de pessoas, os trens urbanos também se configuram em espaços de “trabalho” e de “consumo”, sobretudo para as classes mais pobres. Para tanto, adotou-se referenciais teóricos que esclarecessem a origem, as características e as formas de inserção na vida urbana daquelas atividades não pertencentes ao mercado formal de trabalho; formas de ocupação por vezes difíceis de se obterem informações, devido sua condição de marginalidade. Por isso, além de levantamento de dados secundários, optou-se também por realizar pesquisas de campo e estabelecer contato direto com os trabalhadores ambulantes que atuam no espaço ferroviário da metrópole fluminense. Desse modo, foi então possível reconhecer não apenas as diversas funções que atualmente o sistema de trens urbanos desempenha (para além de infraestrutura de circulação), mas também o caráter político que esse espaço assume, tendo em vista os conflitos em torno do seu uso envolvendo empresa concessionária, comerciantes e vendedores ambulantes.

**Palavras-chave:** MetrÓpole fluminense; Economia urbana; Trens urbanos; Vendedores ambulantes.

## ABSTRACT

This paper aimed to explore the relationship that the popular economy maintains with urban space. In a context of unemployment and growth in precarious work, the objective was to clarify how hawkers appropriate the train system in the Metropolitan Region of Rio de Janeiro, subverting the rules of the concessionary company, and demonstrating that, in addition to transport infrastructure for people, urban trains are also spaces for “work” and “consumption”, especially for the poorest

classes. To develop the research, theoretical references were adopted to explain the origin, characteristics and forms of insertion of hawkers into urban life; a type of informal work about which it is difficult to obtain information. Therefore, in addition to collecting quantitative data, it was also decided to conduct interviews with hawkers who work in the railway space of the metropolis of Rio de Janeiro. Thus, it was possible to recognize the different functions of the urban train system, and the political character that this space has, due to the conflicts surrounding its use and which involves concessionary company and hawkers.

**Keywords:** Fluminense metropolis; Urban economy; Urban trains; Hawkers.

## 1. INTRODUÇÃO

Assim como ocorre em outros grandes centros urbanos do Brasil, na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) milhares de pessoas se deslocam diariamente de suas residências, situadas na periferia da metrópole, em direção particularmente à capital fluminense, buscando acessar serviços públicos e privados, iniciar suas jornadas de trabalho e estudo ou, simplesmente, almejando satisfazer suas necessidades de consumo junto ao comércio central.

Através de meios de transportes diversos, como ônibus, carros, vans e trens, estabelecesse uma interação permanente entre o centro e a periferia metropolitana, dinâmica que há tempos é denominada pela literatura especializada de “migração pendular”<sup>1</sup>; fenômeno instaurado como consequência dos processos de especulação imobiliária, segregação socioespacial e crescente distanciamento da população pobre e desempregada das áreas mais valorizadas do centro metropolitano.

Para parte significativa da população que precisa realizar esse deslocamento rotineiro na metrópole fluminense, o transporte público é frequentemente utilizado, constituindo-se muitas vezes na principal opção de locomoção. Além dos ônibus, no Rio de Janeiro o sistema de trens urbanos se constitui em uma das principais alternativas para a população, sendo responsável por movimentar, diariamente, contingente significativo de pessoas que residem nos subúrbios cariocas e, especialmente, na Baixada Fluminense<sup>2</sup>, região tradicionalmente conhecida como a periferia da metrópole fluminense (Correa, 2011; Lago, 2007) (Ver Figura 1).

---

<sup>1</sup> Também definido como “movimento pendular” (Moura et. al., 2005), trata-se do movimento diário estabelecido entre o local de origem das pessoas e seu destino. Essa migração envolve um deslocamento regular, animado pelas necessidades cotidianas dos indivíduos, não implicando, entretanto, na sua transferência ou fixação definitiva em outro lugar. Nas áreas metropolitanas, esses deslocamentos assumem relevância devido a distância entre centros de produção, espaços de trabalho, locais de estudo, oferta de serviços públicos e áreas residenciais. Em função da necessidade de integrar o espaço metropolitano, acentua-se, por conseguinte, a importância dos meios de transporte para viabilizar a realização desses fluxos que possibilitam articular um espaço metropolitano crescentemente marcado pela segmentação.

<sup>2</sup> A Baixada Fluminense faz parte da Região Metropolitana do estado do Rio de Janeiro e é composta pelos municípios de Japeri, Queimados, Nova Iguaçu, Mesquita, Belford Roxo, Nilópolis, São João de Meriti, Duque de Caxias Magé, Guapimirim, Itaguaí, Seropédica e Paracambi. Embora ela seja comumente caracterizada por reunir “cidades dormitórios”, há subcentros consolidados, como os municípios de Duque de Caxias e Nova Iguaçu, por exemplo. Para um debate mais aprofundado acerca das “centralidades periféricas”, sugere-se consultar Lago (2007) e Silva (2019).



**Figura 1** - Região Metropolitana do Rio de Janeiro: Municípios que integram a Baixada Fluminense em destaque.  
**Fonte:** Elaboração própria.

A partir de uma análise mais superficial e desatenta, o sistema de trens metropolitanos poderia ser denominado simplesmente como um “espaço de fluxos”, responsável por viabilizar a circulação da população e garantir a “fluidez” e a articulação do espaço metropolitano. Contudo, a partir de um olhar mais cuidadoso sobre a dinâmica e o cotidiano metropolitano, tal “espaço de circulação” revelase mais complexo, necessitando ser também compreendido, entre outras formas, como um “espaço de trabalho e de consumo”.

Para as pessoas que utilizam aquele meio de transporte não é raro se depararem com vendedores ambulantes oferecendo aos passageiros, cada qual a sua maneira, diferentes tipos de mercadorias: de balas a biscoitos, de fones de ouvido à revistas, de amendoins a pen-drives, de utensílios domésticos à bebidas, de escovas de dentes a carregadores de celulares. Em determinados instantes do dia e em dadas estações e trechos da malha ferroviária metropolitana, um verdadeiro “mercado popular” parece surgir nos trens e plataformas, revelando assim a vivacidade e os usos alternativos aos quais o sistema de trens metropolitanos também vem a servir (Ver Figura 2).



**Figura 2** - Região Metropolitana do Rio de Janeiro: Ramal Japeri, 2019.

Vendedor ambulante em interior de trem urbano. Momento em que um ambulante apresenta o resultado do seu produto, um pó que, ao ser diluído em água, limparia até as superfícies mais sujas. Para fins de demonstração, usa o chão do vagão como exemplo de eficácia.

**Foto:** Autora.

A presença (às vezes abundante) desses trabalhadores ambulantes, denominados também de autônomos<sup>3</sup>, é, por seu turno, sintoma de um problema crônico que alcança grandes centros urbanos brasileiros e, com destaque, a metrópole fluminense: o desemprego estrutural e a persistência da pobreza urbana. De acordo com diversos autores (Santos, 2011; 2012; 2018; Silveira, 2009; Arroyo, 2008; Singer, 1999; Montenegro, 2011), o processo de modernização tecnológica, a abertura do mercado nacional aos produtos importados, e o fenômeno de desconcentração industrial no território brasileiro, são alguns dos fatores que explicam a ampliação do desemprego nas regiões metropolitanas do país nas últimas décadas, e a crescente sujeição de parte da população residente nesses espaços à formas precárias de trabalho como alternativa para obter renda e satisfazer suas necessidades básicas de sobrevivência.

Sendo assim, diante desse contexto no qual o desemprego e o trabalho precário se tornam fenômenos inerentes ao funcionamento dos espaços metropolitanos, a pesquisa que deu origem a este artigo teve como objetivo geral analisar como os agentes da economia popular<sup>4</sup> encontram seu lugar

<sup>3</sup> Segundo Ramos (2012, p. 61-62), "usar a expressão 'trabalhador autônomo' para designar o camelô, o ambulante, o catador, o flanelinha, é uma forma de reconhecer nele especificidades que dizem respeito às estruturas de poder sociais, ou tratam-se, na verdade, de um eufemismo para escamotear graves problemas econômicos, políticos e sociais das metrópoles do Brasil e do mundo". Ainda, conforme a mesma autora (2014, p.18), "utilizadas abundantemente e sem qualquer critério atualmente, expressões como "flexibilidade", informalidade e "trabalho autônomo" contribuem para escamotear as condições concretas/objetivas e subjetivas de exploração do trabalho e da (hiper)precarização das condições gerais da vida do trabalhador: a longa rotina de trabalho, a insegurança do presente e do futuro, a instabilidade do emprego/ocupação, a baixa remuneração, o aumento do custo de vida, as novas doenças da contemporaneidade [...]".

<sup>4</sup> Neste trabalho, a expressão "economia popular" é utilizada como sinônimo de "circuito inferior da economia urbana" (Santos, 2018). Esse conceito cunhado pelo geógrafo brasileiro Milton Santos, compreende as atividades de produção e as formas de trabalho consideradas modestas, isto é, baseadas no emprego de pequenos capitais, e que apresentam como características um uso intensivo de força de trabalho, o baixo nível de organização burocrática e o parco emprego de

no espaço urbano (Santos, 2018; Silveira, 2009; Montenegro, 2011). Particularmente, reconhecendo o meio ambiente construído como um fator para o desenvolvimento das atividades econômicas (Santos, 2008) e admitindo as “estratégias” e as “táticas” (Certeau, 2014) dos agentes sociais como componentes fundamentais para a apropriação e o uso do espaço urbano, buscamos compreender, especialmente, como ocorre a atuação dos vendedores ambulantes nos trens urbanos da Baixada Fluminense.

Para tanto, o presente texto foi organizado em dois grandes eixos de análise e discussão, além desta Introdução e das Considerações Finais. Em um primeiro momento, buscou-se identificar os fatores que permitem aos trens metropolitanos, este verdadeiro “espaço de fluxos”, atrair e favorecer o desenvolvimento de atividades econômicas variadas. Movimentando diariamente milhares de pessoas, o sistema de trens metropolitanos funciona como uma espécie de “economia de aglomeração”, oferecendo para determinados agentes da economia urbana (empresa concessionária, lojistas e camelôs) oportunidades para a realização de diversos negócios: do aluguel de espaços publicitários, ao comércio de bens de consumo variados.

Reconhecendo o desemprego como um problema que aflige grande número de pessoas na metrópole fluminense (Lago, 2007), e a economia popular como um verdadeiro “abrigo” (Santos, 2008) para as pessoas que buscam uma alternativa para obtenção de renda, analisamos as características do comércio ambulante presente nos trens metropolitanos. Apesar de sua aparente simplicidade, essas atividades cumprem importante papel como atenuadoras dos efeitos sociais provocados pelo desemprego urbano, proporcionando também à população de baixa renda um maior acesso a bens e mercadorias elementares. Além disso, embora as periferias em sua totalidade, e os trens metropolitanos em particular, sejam comumente vistos como espaços de “menor importância” para as grandes empresas, pôde-se constatar que tal leitura mostra-se, cada vez mais, equivocada.

No segundo eixo de análise, pretendeu-se iluminar o caráter conflituoso e as diferentes racionalidades que envolvem a atuação dos agentes econômicos que buscam se apropriar dos trens na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Ressaltando, por um lado, o processo de “criminalização dos vendedores ambulantes” empreendido pela empresa concessionária (SuperVia S.A.) e, por outro lado, reconhecendo as “táticas” (Certeau, 2014) desenvolvidas pelos camelôs para contornar os limites legais impostos ao desenvolvimento de suas atividades, foi possível identificar como o sistema

---

tecnologias. Ademais, além de fortes vínculos de dependência mantidos com o lugar onde está situado, outro aspecto que caracteriza os agentes que atuam nesse circuito é que eles não têm como principal objetivo o acúmulo de capital, mas a busca pela sobrevivência (Santos, 2018). Por fim, acrescentamos que a opção por usar o termo “economia popular” se deu, unicamente, devido a facilidade de compreensão que o leitor comum terá para reconhecer as formas de trabalho e de consumo praticadas pela população pobre dos grandes centros urbanos do Brasil.

de trens metropolitanos também se apresenta como espaço em disputa, arena de conflitos e *locus* para a construção de ações políticas.

Por fim, como um exercício de reflexão crítica, discorreremos sobre a importância de se apreender a metrópole como um “espaço dinâmico e ativo” (Kahil, 2012), lugar onde o embate entre diferentes lógicas de uso do território abre a possibilidade para a organização política de grupos socialmente segregados, assim como fomenta a luta desses agentes por melhores condições de trabalho e de vida na metrópole fluminense.

Metodologicamente, como forma de respaldar as discussões apresentadas no curso do texto, recorreremos a referenciais teóricos que nos ajudaram a entender a dinâmica do espaço metropolitano (Correa, 1989; Lago, 2007; Santos, 2011; 2012), bem como esclareceram a origem e as características daquelas formas de trabalho simples não inseridas formalmente no chamado “setor moderno” da economia urbana (Azevedo, 1985; Silveira, 2009; Montenegro, 2011; Ramos, 2012; 2014; Santos, 2013; 2018); tipos de ocupação por vezes difíceis de se obterem dados, devido a sua condição de marginalidade e permanente processo de reinvenção.

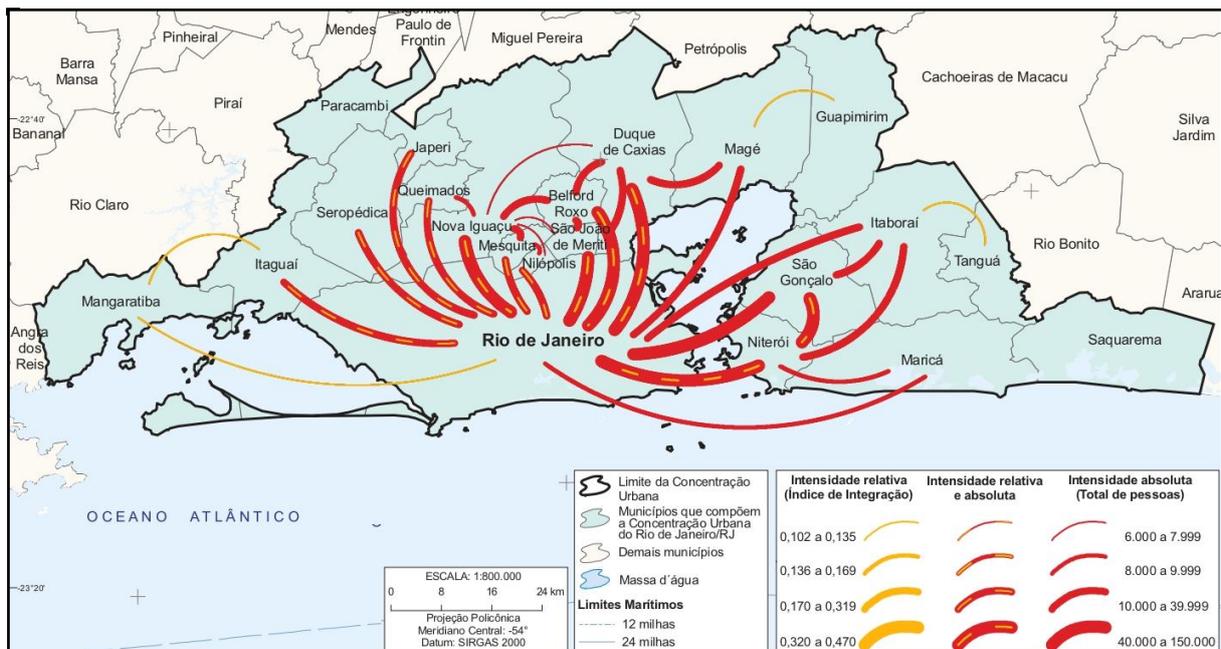
Por isso, além do levantamento de dados secundários relativos ao desemprego, à renda e ao trabalho informal na Baixada Fluminense, realizaram-se diversas pesquisas de campo na região entre maio de 2019 e julho de 2020, sobretudo nos Ramais Japeri e Saracuruna do sistema de trens metropolitanos. Através do contato direto e espontâneo realizado com vendedores ambulantes durante viagens, estabeleceu-se uma relação de proximidade com alguns daqueles homens e mulheres que “ganham a vida” trabalhando no espaço ferroviário da metrópole fluminense. Desse modo, foi possível obter informações sobre as particularidades do comércio que realizam, saber sobre os desafios cotidianos com os quais se defrontam, e, ainda, reconhecer as formas de organização política que se encontram em franco processo de construção por aqueles sujeitos.

## **2. OS TRENS URBANOS NA METRÓPOLE FLUMINENSE: ESPAÇO DE FLUXOS OU UMA ECONOMIA DE AGLOMERAÇÃO?**

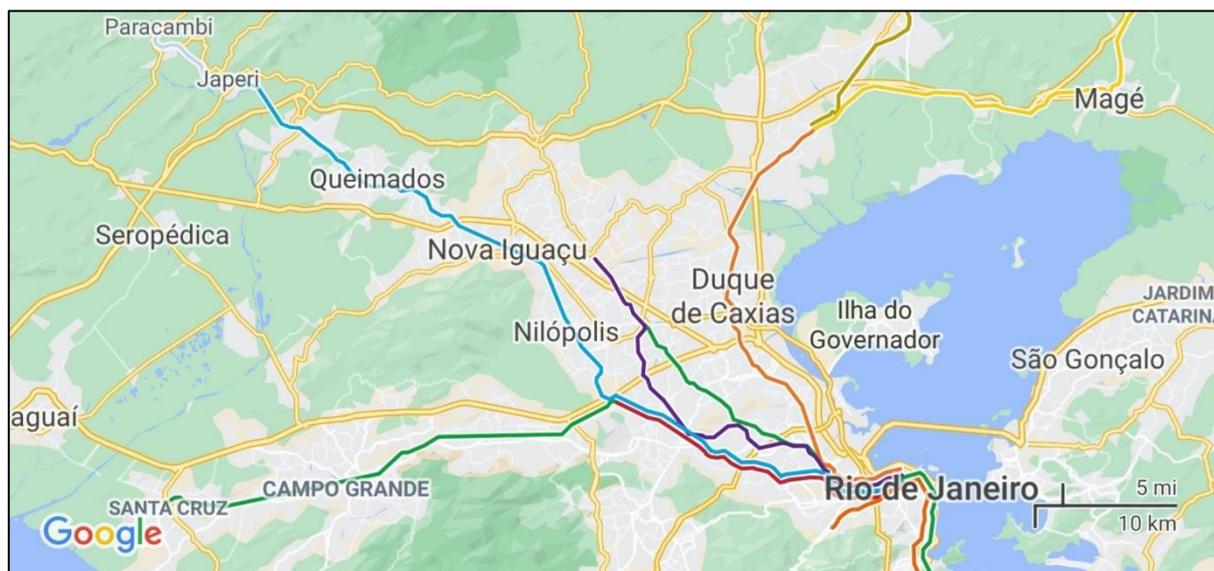
Conforme a Casa Fluminense (2020), cerca de 2 milhões de moradores da Região Metropolitana do Rio de Janeiro se deslocam diariamente, na maioria das vezes em direção a capital fluminense, para cumprir suas jornadas de trabalho, estudo, satisfazer suas necessidades de consumo, ou em busca por acessar serviços públicos e privados diversos (Ver Figura 3). Todavia, desse enorme contingente de pessoas que circulam regularmente pelo espaço metropolitano, uma parcela significativa recorre particularmente aos trens urbanos para realizar seus percursos.

Segundo a SuperVia S.A., empresa que desde 1998 administra os trens metropolitanos do Rio de Janeiro mediante concessão pública, no ano de 2019 uma média de aproximadamente 591 mil

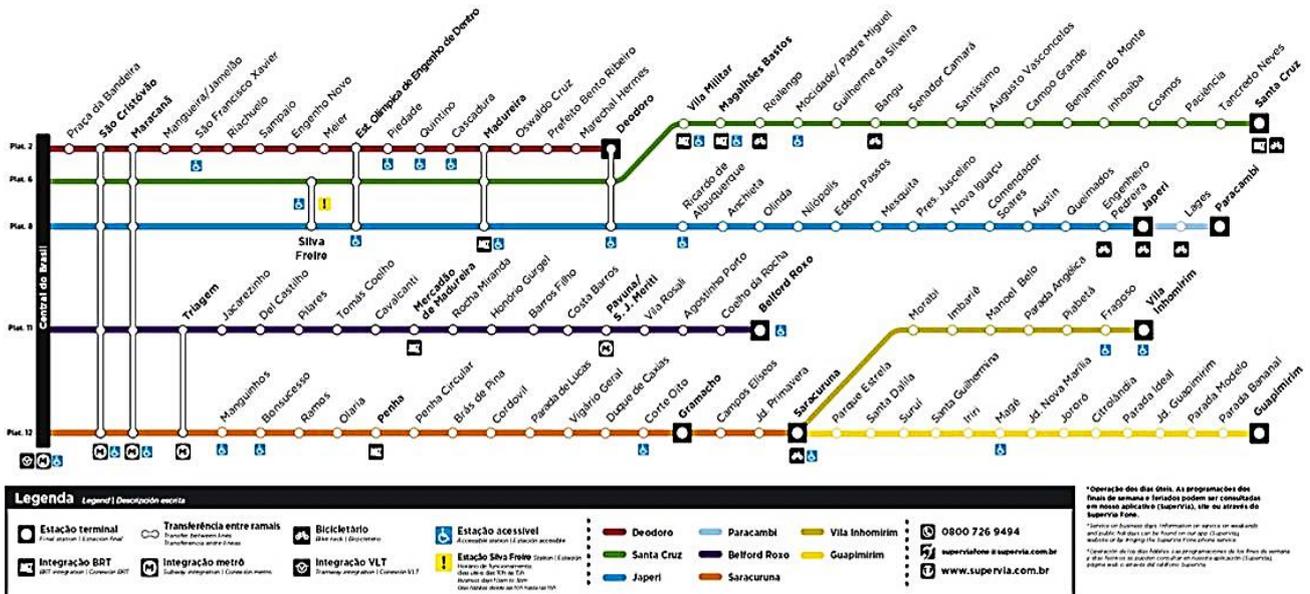
passageiros utilizavam esse sistema de transporte a cada dia útil da semana (Supervia, 2019a; 2020b). Parte considerável dessas pessoas saíam de diferentes municípios da Baixada Fluminense e se dirigiam ao centro da cidade do Rio de Janeiro, muitas das quais tendo como destino a lendária Estação Central do Brasil, local onde convergem todos os ramais da malha de trens metropolitanos (ver Figuras 4 e 5).



**Figura 3** - Intensidade dos deslocamentos para trabalho e estudo na Concentração Urbana do Rio de Janeiro/RJ.  
**Fonte:** IBGE, 2015.



**Figura 4** - Região Metropolitana do Rio de Janeiro: Distribuição dos ramais dos trens urbanos, 2020.  
As cores e seus respectivos ramais coincidem com o “Mapa de linhas” (Figura 5) disponibilizado pela SuperVia.  
**Fonte:** Google Maps.



**Figura 5** – Região Metropolitana do Rio de Janeiro: Organograma da malha ferroviária, 2019. “Mapa de linhas” composto pelas estações e possibilidades de integração com outros ramais ou transportes públicos.

Fonte: SuperVia (2020a).

Tendo em vista a natureza regular deste “movimento pendular”, caracterizado por deslocamentos entre casa-trabalho, além de outros trajetos como casa-escola/faculdade e casa-serviços públicos, a maior parte do fluxo de passageiros do sistema de trens metropolitanos se concentrava entre segunda e sexta-feira, período este que representava cerca de 90% do total de passageiros transportados semanalmente (ou 2.955 milhões de passageiros)<sup>5</sup> no ano de 2019 (Supervia, 2020b). Assim, pode-se dizer que o volume de passageiros nas estações, plataformas e vagões do sistema de trens metropolitanos era expressivo, ainda que existissem variações conforme os ramais, dias da semana e hora do dia (Supervia, 2020b) (Ver Figura 6). Todavia, foi diante do volume significativo de pessoas que utilizam frequentemente o sistema de trens metropolitanos que a SuperVia desenvolveu diferentes estratégias econômicas, inserindo a publicidade e outros “negócios” ao espaço ferroviário sob seu controle.

<sup>5</sup> Destaca-se que cada pessoa pode utilizar o transporte público mais de uma vez por semana, ou por dia, sendo então contabilizada como um novo passageiro a cada uso que faz do sistema de trens urbanos.



**Figura 6** - Região Metropolitana do Rio de Janeiro: Ramal Japeri, 2019.  
Passageiros em trem urbano numa sexta-feira à tarde, próximo ao início do horário de *rush*.  
**Foto:** Autora.

Como um fenômeno que também já foi observado em outras grandes cidades brasileiras, a exemplo de São Paulo (Folha, 2019), as estações administradas pela SuperVia configuram-se em exemplos de espaços não apenas de circulação, mas também de comércio e de consumo. Além da empresa concessionária promover o caráter publicitário do sistema ferroviário da metrópole fluminense, com anúncios do tipo: “as estações e o nosso sistema dispõem de diversas formas de publicidade em pontos estratégicos, onde sua empresa terá ótima visibilidade” (Supervia, 2019b; 2019c), a SuperVia também reconhece o potencial mercado consumidor, e de instalação de atividades comerciais variadas, que as estações sob a sua administração possibilitam.

Através do aluguel de painéis para anúncios, mas também da implantação do comércio nas estações, a SuperVia busca explorar as possibilidades adicionais de ganhos econômicos que o controle privilegiado que exerce sobre o sistema de trens urbanos lhe permite. Trata-se, por exemplo, do aluguel de áreas para a instalação de lanchonetes, bancas de jornais e revistas, lojas de venda de bijuterias e produtos de beleza, além de pequenos quiosques que comercializam, por exemplo, biscoitos, doces, refrigerantes e chips para celulares (Ver Figuras 7, 8 e 9).



**Figuras 7, 8 e 9** - Município do Rio de Janeiro: Estação Central do Brasil, 2020.

Nos espaços de circulação de passageiros na Central do Brasil é possível observar propagandas de empresas de diferentes ramos (como produtos de beleza e supermercados), além de espaços comerciais voltados à venda de alimentos, roupas e produtos eletrônicos.

**Fotos:** Autora.

A constatação da associação entre duas distintas funções exercidas pelas estações de trens, isto é, a circulação e o comércio, demonstra que o sistema de trens urbanos representa, à sua maneira, a realização de um fenômeno que há tempos é objeto de estudo nos ramos da geografia econômica, economia urbana e áreas afins: trata-se da constituição das chamadas “economias de aglomeração”. Conforme esclarece Corrêa (1989), “economias de aglomeração”, ou “economias externas de escala”, surgem da presença de empresas em um mesmo local. Essa concentração, dada junto a um “nó de tráfego”, resulta em uma maior acessibilidade de pessoas a esses serviços, e cria uma “escala de negócios” que apenas uma empresa isoladamente não alcançaria.

Ao reunir, diariamente, milhares de pessoas que convergem e circulam em seus espaços (trens, estações e plataformas), o sistema de trens urbanos oportuniza para lojistas e comerciantes o acesso direto a um significativo mercado consumidor. Em outros termos, tal dinâmica demonstra a própria importância que o espaço assume enquanto fator que potencializa o desenvolvimento das atividades econômicas, podendo mesmo representar um trunfo para a otimização dos negócios dos agentes da economia urbana.

Mesmo que, individualmente, a renda de grande parte das pessoas que utilizam os trens urbanos na Região Metropolitana do Rio de Janeiro possa ser modesta, porque em larga medida representada por trabalhadores com baixos rendimentos residentes na periferia da metrópole (Sebrae, 2015), somados, o volume de pessoas que circulam por esses espaços configura um mercado consumidor potencial e de grande representatividade (Santos, 2018), o qual não é desprezado pela empresa concessionária, por lojistas e muito menos pelos trabalhadores ambulantes.

### **3. NEM CIDADES DORMITÓRIOS, NEM APENAS ESPAÇOS DE CIRCULAÇÃO: A PERIFERIA METROPOLITANA E OS TRENS URBANOS COMO ESPAÇOS DE TRABALHO**

Entre o vai-e-vem, entra-e-sai de passageiros, estão os vendedores ambulantes, ou simplesmente “camelôs”, com seus produtos de fabricação própria ou não, originais ou não, buscando vender suas mercadorias para os usuários dos trens metropolitanos. Homens e mulheres adolescentes, adultos, idosos e até mesmo crianças, com seus jargões, por meio de uma propaganda carismática, muitas vezes sarcástica, emotiva ou até mesmo teatral, se cruzam e se misturam constantemente aos passageiros nos vagões e plataformas, divulgando os mais diversos produtos.

Seja pela proximidade e consequente facilidade de acesso imediato aos produtos, seja pelo baixo preço unitário das mercadorias, ou ainda, pela existência de uma relação de confiança e afeição construída entre camelôs e sua clientela (Sousa, 2016)<sup>6</sup>, o comércio se realiza regularmente nestes “espaços de circulação”, revelando, assim, o funcionamento de uma economia relativamente simples, fundada em um consumo banal, intermediada por pequenos valores, e que, no mais das vezes, se estabelece como alternativa para satisfazer as necessidades de consumo dos usuários dos trens, e, mais particularmente, como uma solução para contornar a situação de desemprego, comum aos vendedores ambulantes.

Em estudo desenvolvido pelo SEBRAE (2016), pôde-se constatar que o desemprego atingiu com intensidade o Estado do Rio de Janeiro em período recente. No ano de 2015, mais de 179 mil vagas de emprego foram fechadas, ao passo que apenas a Baixada Fluminense respondeu por aproximadamente 12,5% daquele total, com 22,3 mil vagas de emprego a menos no referido ano. Por sua vez, conforme a Casa Fluminense (2017), cerca de 43% dos trabalhadores da referida região não possuíam registro (ou seja, eram trabalhadores informais), e a taxa de desemprego alcançava 11,6% da sua população economicamente ativa, em média. Vale ainda destacar que 24% da população da Baixada Fluminense vivia com até 1 salário mínimo por mês (Sebrae, 2015).

Segundo Luciana Lago (2007), alguns aspectos importantes da situação dos trabalhadores ambulantes da periferia da Região Metropolitana do Rio de Janeiro devem ser ressaltados. O primeiro deles é que a grande maioria desses trabalhadores (aproximadamente 80%) exercem suas atividades no próprio município em que residem. Conforme a autora, “[...] nesse caso, a [relativa] imobilidade

---

<sup>6</sup> O uso regular dos trens por um grupo de passageiros e a presença constante dos mesmos vendedores em determinados ramais e estações, permite, muitas vezes, a construção de relações de familiaridade entre essas pessoas, ao ponto de até mesmo ser possível observar práticas solidárias entre passageiros e vendedores. Esses comportamentos podem ser vistos não apenas em eventuais conversas que revelam um conhecimento mútuo entre passageiros e vendedores, mas também em situações específicas, como episódios em que os passageiros alertam os vendedores sobre a presença de fiscais da concessionária em determinados vagões (Sousa, 2016).

espacial desses trabalhadores estaria relacionada à descentralização de uma economia popular marcada pela precariedade das condições de trabalho" (Lago, 2007, p. 25).

Além disso, tal “descentralização” se explicaria, em parte, porque para os vendedores ambulantes, cuja renda é limitada e instável, é necessário estar próximo ao seu local de residência, evitando assim custos adicionais para a realização de suas atividades (como gastos com deslocamentos, por exemplo). Para a autora, a expansão da “economia informal”<sup>7</sup> nas áreas periféricas da metrópole fluminense evidenciaria uma “descentralização econômica perversa”, caracterizada por “áreas populares”, “desconectadas dos centros”, e “[...] que abrigariam uma economia precária de 'auto-subsistência'” (Lago, 2007, p. 10)<sup>8</sup>.

Em pesquisas de campo e diálogos espontâneos (entrevistas não-estruturados) realizados com vendedores ambulantes durante os meses de maio de 2019 e julho de 2020, pudemos também constatar que os trabalhadores que atuavam nos trens que atravessam os municípios da Baixada Fluminense, quase sempre residiam na própria periferia metropolitana, ou eram da zona norte do município do Rio de Janeiro. Segundo Jorge dos Anjos Gonzaga, o “Azulão”, presidente da Associação dos Trabalhadores Ambulantes dos Trens do Estado do Rio de Janeiro (ASTRATERJ) – organização criada visando reivindicar o reconhecimento e a não criminalização dos vendedores ambulantes – estima-se entre 1.200 e 2.500 o número de trabalhadores ambulantes atuando nos trens da região metropolitana do Rio (Marinalto; Nunes; Bretas, 2017; Calcagno, 2021)<sup>9</sup>.

Conforme estudo realizado por Melo e Teles (2000), seria possível identificar o perfil geral dos trabalhadores que atuam como vendedores ambulantes na metrópole fluminense. Ainda que possam ser identificadas pessoas de diferentes gêneros e idades, constatou-se, contudo, a predominância de jovens e adultos, pretos e pardos, com idades estimadas entre 26 e 35 anos. Para os autores, isso “demonstra um perfil de adultos no auge de seu ciclo de vida produtiva e também a impossibilidade

---

<sup>7</sup> Muitos autores consideram a “legalidade/formalidade” um traço distintivo da “economia popular” em relação a “economia moderna”, praticada por grandes e médias empresas. Para nós, o traço distintivo da economia popular são seus pequenos capitais, seu baixo nível de organização técnica e burocrática, além do uso abundante de força de trabalho direta. Portanto, entendemos que o aspecto definidor da produção e do trabalho realizados no âmbito da economia popular são os aspectos daquilo que Santos (2018) denominou de “circuito inferior da economia urbana”. Desse modo, agentes da economia popular podem estar “formalizados/legalizados”, como são os casos, cada vez mais frequentes, dos chamados micro e pequenos empreendedores individuais (MEIs). Por outro lado, vale destacar que os agentes do “circuito superior da economia urbana” não necessariamente podem ser caracterizados pela “formalidade/legalidade” das atividades que praticam, haja visto inúmeros casos de contrabando e sonegação de impostos que atingem grandes e médias empresas no Brasil.

<sup>8</sup> “As alterações na configuração socioespacial da metrópole indicam, ao mesmo tempo, uma descentralização socioeconômica em direção a determinados municípios periféricos e a reprodução, em menor escala, das desigualdades nas condições urbanas de vida. Entretanto, a proximidade do mercado de trabalho causada pela descentralização reduz os custos monetários e sociais atrelados à desigualdade de acesso à cidade. Nesse sentido, podemos pensar numa descentralização ‘virtuosa’” (Lago, 2000, p. 26).

<sup>9</sup> É importante assinalar que o número de trabalhadores ambulantes não é constante. Sua variação está diretamente vinculada às conjunturas econômicas e ao aumento ou retrocesso do desemprego na Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

de reverter a sua posição na ocupação, porque o exercício de outro tipo de atividade será dificilmente alcançado por essa mão-de-obra, por faltar-lhe experiência e a disciplina do escritório ou da fábrica” (Melo; Teles, 2000, p. 16).

Ademais, conforme complementam os autores, “a opção por essa forma de ocupação”, o trabalho ambulante, seria “[...] um reflexo da falta de emprego (dificuldade em conseguir uma ocupação formal) por parte desses homens e mulheres”. Todavia, tal situação guardaria um paradoxo, pois “[...] para pessoas muito jovens, o mercado exige uma experiência que estes não possuem [...]”. Sendo assim, “[...] a faixa de 26 a 35 anos seria a de maior probabilidade de conseguir um emprego formal, no entanto, representa a de maior peso dentro da atividade informal em questão [...]” (Melo; Teles, 2000, p. 16).

A partir das pesquisas de campo por nós realizadas, pôde-se contabilizar, através de observações e levantamentos diretos, uma média de 50 trabalhadores ambulantes transitando pelos vagões em uma única viagem. Por exemplo, em percurso realizado em 24 de maio de 2019 (uma sexta-feira, dia útil), que se iniciou por volta das 10:00h da manhã na Estação Japeri, Baixada Fluminense, e seguiu até à Estação Central do Brasil, no município do Rio de Janeiro, registrou-se 47 trabalhadores ambulantes, em sua grande maioria homens (apenas 3 mulheres foram avistadas), predominantemente pretos e pardos (pelo menos 40 deles), aparentando a maioria ter entre 15 e 50 anos (6 aparentavam ter mais do que 50 anos). Por sua vez, ao ser realizado o percurso inverso no mesmo dia, iniciando-se por volta das 14:00h, registrou-se um total de 51 vendedores ambulantes circulando pelos vagões do trem, sendo 49 homens e apenas 5 vendedores aparentavam ter mais de 50 anos.

#### **4. UMA “ECONOMIA DOS POUCOS REAIS”: OS TRENS URBANOS COMO ESPAÇOS DE CONSUMO**

Universo complexo e em permanente renovação, o comércio ambulante praticado nos trens, plataformas e estações da metrópole fluminense traz como algumas de suas características o dinamismo, a diversidade e a criatividade. Pode-se dizer que nesses espaços de tudo um pouco se vende, e apesar de se caracterizar como uma forma de comércio simples, isso não significa que as modernidades também não se façam ali presentes.

A partir de trabalhos de campo realizados entre maio de 2019 e julho de 2020, observou-se que a venda de produtos alimentícios é marcante, sendo possível listar como exemplos: pipocas, balas, chicletes, biscoitos, chocolates, amendoins, salgadinhos, doces caseiros, picolés, sucos, água e refrigerantes. Contudo, produtos de outras naturezas são também comercializados, tais como: isqueiros, meias, lençóis, escovas de dentes, utensílios domésticos, produtos de beleza, brinquedos

infantis, pen-drives, carregadores de celular entre outros (Ver Figura 10). Em diálogo com os próprios vendedores, esses informaram que a escolha de produtos para comercialização obedece a alguns princípios, sendo os principais deles: o baixo custo unitário e a facilidade para vendê-los.



**Figura 10** - Região Metropolitana do Rio de Janeiro: Ramal Japeri, 2020. Camelô (“homem-mancebo”) em interior de trem urbano. Com uma grande variedade de utensílios, homem vendia produtos cuja maioria o valor não ultrapassava R\$ 5,00.

**Foto:** Autora.

Como afirmado, os usuários dos trens metropolitanos realizam seus trajetos casa-trabalho, casa-escola/faculdade, casa-serviços públicos/privados durante o chamado horário comercial, e, em razão do longo tempo que tais trajetos levam para serem percorridos, especialmente na metrópole fluminense<sup>10</sup>, a ida dessas pessoas até os centros comerciais tradicionais, após suas jornadas, torna-se uma opção inexistente, ou de difícil efetivação. Por isso, o tempo e o trajeto de deslocamento de suas casas até os destinos finais (ou vice-versa) se constituem em situações e momentos oportunos para a realização de compras e a satisfação de algumas de suas necessidades básicas de consumo.

Contudo, além das possibilidades de realização de “vendas”, “compras” e “negócios” criadas pelas contingências da vida e da circulação no espaço metropolitano (algo que parece ter sido não apenas identificado pelos vendedores ambulantes, mas argutamente explorado pela SuperVia e pelos lojistas que alugam espaços em estações), o outro e decisivo fator que explica o dinamismo do

<sup>10</sup> Conforme reportagem publicada em 15/01/2020 pelo Portal G1, entre dez regiões metropolitanas pesquisadas no Brasil, os moradores da RMRJ eram aqueles que em 2020 gastavam mais tempo para chegar aos seus destinos utilizando o transporte público, sendo necessários em média 67 minutos para realizar seus percursos. Segundo os dados divulgados, 36% dos passageiros levavam de 1 a 2 horas e 11% mais de duas horas. Ainda, metade dos passageiros faziam pelo menos duas “baldeações” por viagem, enquanto 15% três ou mais (Soupin; Grandin, 2020).

consumo realizado nas plataformas e trens metropolitanos é o preço bastante “acessível” das mercadorias oferecidas pelos vendedores ambulantes. Em pesquisas de campo, não foi raro nos depararmos com pessoas que disseram preferir, por vezes, comprar determinados produtos nos trens, porque nesses espaços as mercadorias seriam mais baratas se comparadas com as similares vendidas por lojas e estabelecimentos comerciais tradicionais.

Foi comum encontrarmos mercadorias com preços que não ultrapassavam R\$ 1,00 ou R\$ 2,00. Estes, por exemplo, foram os casos de alguns produtos alimentícios originais, ou que, muitas vezes, imitavam marcas consagradas, mas apresentando preços mais baratos. A título de exemplo, poder-se-iam citar os salgadinhos Tira-Teima (imitação do Torcida), ou Batatas (imitação de Elma Chips). Nos trens da Baixada Fluminense, aqueles produtos vendidos por camelôs foram encontrados, regularmente, por apenas R\$ 1,00.

De acordo com Montenegro (2011, p. 238), devido a essa característica, isto é, a realização de um comércio intermediado por pequenos valores, a economia popular poderia também ser qualificada como uma “economia dos centavos”, “visto que as próprias moedas assumiriam aí um valor central”. Para a autora, isso se explicaria devido à clientela consumir quantidades pequenas e demandar, essencialmente, produtos e serviços baratos.

Conforme já alertaram Santos (2018), Silveira (2009) e Arroyo (2008), uma das características fundamentais do chamado circuito inferior da economia urbana, do qual a atividade de comércio realizada pelos vendedores ambulantes é exemplo explícito, seria que as formas de produção e comercialização realizadas pelos seus agentes se ajustariam às possibilidades limitadas de consumo da população de baixa renda. Nas palavras de Arroyo (2018, p. 57), “diferentes formas de produzir correspondem a diferentes formas de consumir”. Por sua vez, Silveira (2018) destaca que as significativas disparidades de renda e a persistência de uma pobreza estrutural asseguram a existência de uma economia popular pujante nas metrópoles.

Desse modo, poder-se-ia então dizer que a gestação desta “economia dos centavos” nos trens metropolitanos, tornada hoje uma “economia dos poucos reais” (devido à desvalorização da moeda brasileira), assume um duplo papel: de um lado, permite aos vendedores ambulantes obterem uma renda mínima, ainda que sob condições de trabalho marcadas pela precariedade e instabilidade. De outro lado, assegura aos usuários de trens o acesso, ainda que insuficiente, a determinados produtos e serviços básicos, garantindo assim à população de baixa renda condições também mínimas de consumo na metrópole fluminense.

## 5. ESPAÇOS “OPACOS”, OU ESPAÇOS “LUMINOSOS”? RELAÇÕES ENTRE O CIRCUITO SUPERIOR E O CIRCUITO INFERIOR DA ECONOMIA URBANA NOS TRENS METROPOLITANOS

Caracterizar a periferia metropolitana e o sistema de trens urbanos como “espaços opacos”, isto é, como lugares que não atrairiam o interesse e não sediariam ações de grandes corporações atuantes em escala nacional e mesmo mundial, se constituiria numa visão simplista, visto que nesses espaços se fazem presentes, direta e indiretamente, tanto agentes e atividades representativas de um “circuito superior da economia urbana”<sup>11</sup>, quanto agentes e atividades da chamada “economia popular”, representantes do “circuito inferior”.

Além da própria atuação da SuperVia na operação do sistema de trens metropolitanos demonstrar, por si própria, o interesse de grandes corporações em explorar as oportunidades de ganhos econômicos oferecidas pela periferia metropolitana, outras atividades presentes naqueles “espaços de circulação” permitem-nos também observar a importância crescente que a “economia popular” – e seus espaços de realização – possuem para a efetivação das estratégias de acumulação das grandes empresas capitalistas.

Através, por exemplo, do sistema de franquias, grandes redes de varejo, sobretudo vinculadas ao setor alimentício, passam a contar com espaços para a comercialização de seus produtos em diversas estações de trens da região metropolitana, particularmente, naquelas onde há maior circulação diária de passageiros (como as estações Deodoro e Central do Brasil, por exemplo). Estes são os casos de franquias como a rede de *fast-food* Ragazzo, McDonald’s, Habib’s, a lanchonete Rei do Mate, entre outras que, ocupando lojas alugadas pela concessionária, ou oferecendo seus produtos em locais diminutos (como pequenos quiosques móveis), e a preços bastante reduzidos (às vezes por “centavos”), acessam diretamente os usuários do sistema de trens metropolitanos (Ver Figura 11).

---

<sup>11</sup> O “circuito superior da economia urbana” (Santos, 2018) tem sua origem no processo de modernização tecnológica e é caracterizado por atividades econômicas marcadas pelo uso intensivo de tecnologia, elevado nível de organização burocrática e pela presença de capitais de grandes portes. Normalmente compreende empresas e indústrias modernas e monopolistas. Suas relações se estruturam em escala nacional e até internacional, portanto, suas atividades se estruturam para além da cidade e da região que as abriga. Grandes empresas de varejo e atacado, bancos, indústrias exportadoras, entre outras, são exemplos de atividades que compõem este circuito.



**Figura 11** – Município do Rio de Janeiro: Estação Deodoro, 2019.

Em uma das estações mais movimentadas por integrar vários ramais, observa-se uma estrutura simples de venda de comida, similar à de uma barraca popular, mas pertencente a uma grande rede de *fast-food*.

**Foto:** Autora.

Valendo-se de uma propaganda estandardizada que se difunde por todo o país e generaliza hábitos de consumo, as grandes empresas têm a capacidade de fomentar junto a população em geral, incluindo aí a população de baixa renda, desejos e necessidades que, no entanto, e em muitos casos, não são e nem conseguem ser por elas satisfeitos. São nessas circunstâncias que se nota também o papel direto e indireto que os próprios agentes da economia popular desempenham como partícipes das estratégias de acumulação das grandes empresas. Revendendo produtos alimentícios de grandes corporações, tais como Coca-Cola, Pepsico, Nestlé, Ambev, Mondelez, Bauducco, entre outras, obtidos em grandes redes atacadistas ou mesmo de varejo, os trabalhadores ambulantes passam a integrar um circuito espacial de produção<sup>12</sup> que possibilita àquelas corporações alcançarem uma capilaridade territorial extensa e profunda, penetrando espaços característicos da periferia metropolitana e locais onde o comércio ambulante predomina.

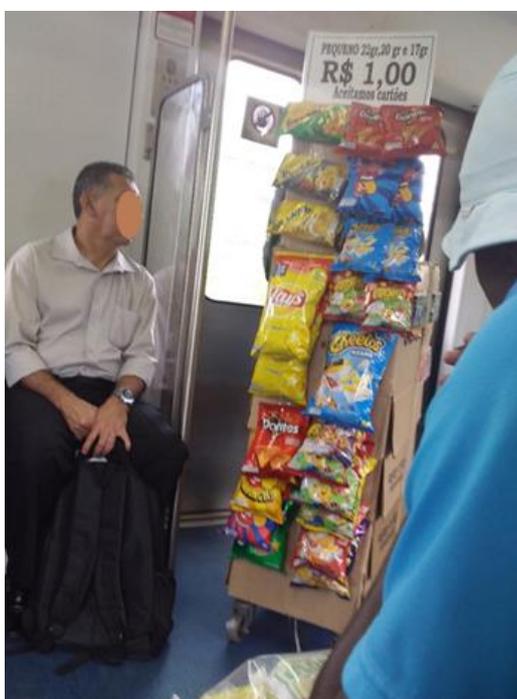
Conforme ressaltam Rodrigues e Thomaz Jr. (2005),

Dessa forma, mesmo fugindo ao regramento tributário, fica claro que a atividade dos camelôs, articulada a outras franjas do trabalho informal, não se desvincula do movimento geral de reprodução do capital. Ao contrário, essa categoria de trabalhadores colabora com o mercado de forma direta, pois faz com que as mercadorias sejam comercializadas em abundância, sem nenhum prejuízo ou custo adicional para as empresas fabricantes, as quais não têm nenhuma obrigação ou gasto extra com a força de trabalho empregada na comercialização de seus produtos, pouco importando se as vendas estão sendo realizadas por meio da camelotagem, em barracas, ou por trabalhadores mais capacitados, com ou sem registro em carteira, etc. O importante, nesse movimento, é que as mercadorias sejam

<sup>12</sup> Conforme esclarecem Castillo e Frederico (2010), os circuitos espaciais de produção compreendem os fluxos de bens e mercadorias que perpassam as diferentes etapas geograficamente separadas da produção (isto é, a produção propriamente dita, a circulação, a troca e o consumo).

consumidas, vendidas, e que promovam a distribuição/circulação de renda, momento imprescindível para a reprodução ampliada do capital (Rodrigues; Thomaz Jr., 2005, p. 50).

Ademais, com a atual disseminação de formas modernas de pagamento, se amplia a penetração das grandes empresas na economia popular e nas periferias do espaço urbano. As compras através de cartões de débito e de crédito, por exemplo, se tornaram comuns a diversos negócios, alcançando, inclusive, o comércio ambulante. Tal modalidade de pagamento, representativa da ampliação do poder de atuação dos agentes do sistema financeiro no território brasileiro, é disponibilizado tanto por comércios franquizados e pequenas lojas fixadas nas estações ferroviárias da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, como também são, por vezes, possibilitados pelos próprios vendedores ambulantes nos trens urbanos (Ver Figura 12).



**Figura 12** - Região Metropolitana do Rio de Janeiro: Ramal Saracuruna, 2020.

Embora os biscoitos custassem apenas R\$ 1,00, o camelô oferecia a opção de pagamento por meio da “maquininha”, o que possibilitaria levar mais de uma unidade.

**Foto:** Autora.

Conforme ressalta Montenegro (2011, p. 238), ainda que “[...] o dinheiro à vista se mantenha como a principal forma de circulação monetária [...]” entre os agentes da economia popular nas metrópoles brasileiras, “[...] a possibilidade de pagamento com cartões de débito e de crédito vêm se difundindo recentemente [...]”. Para a autora, “a crescente difusão e a incorporação de terminais eletrônicos de cartões de débito e de crédito como forma de pagamento entre os pequenos negócios”, é reveladora de uma maior “permeabilidade alcançada pelas finanças” junto ao circuito inferior da economia urbana (Montenegro, 2013, p. 35).

Desse modo, por meios diversos, observam-se então tanto as crescentes articulações estabelecidas entre os “circuitos superior e inferior da economia urbana” na metrópole fluminense, como também se constata a sutil penetração de grandes empresas capitalistas na economia popular. Através de formas, estratégias e mecanismos variados, tais agentes conseguem realizar a “[...] drenagem dos exíguos recursos financeiros dos mais pobres [...]” (Silveira, 2018, p. 78), capturando, assim, parte significativa da renda e da riqueza produzida e circulante nos espaços periféricos da metrópole fluminense.

## **6. NORMATIZAÇÃO DO TERRITÓRIO E A CRIMINALIZAÇÃO DOS VENDEDORES AMBULANTES: UMA DISPUTA DESIGUAL PELO USO DOS TRENS NA METRÓPOLE FLUMINENSE**

Na luta entre os agentes econômicos para se apropriarem do espaço urbano, o Estado exerce uma mediação fundamental, ora favorecendo algumas lógicas e estratégias de uso do território, ora prejudicando e inviabilizando a realização de outras. Como um agente normatizador por excelência, o poder público é responsável por estabelecer as condições para a efetivação de determinadas atividades e definir os usos possíveis do espaço urbano. Tal papel de criador de “(i)legalidades” desempenhado pelo Estado atinge todos os agentes, e se constitui também em um elemento decisivo para a compreensão das tensões e conflitos que, há tempos, envolvem a atuação dos vendedores ambulantes nos trens da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

As normas de concessão de infraestruturas e serviços públicos autorizam as empresas concessionárias a explorarem (frequentemente em regime de monopólio) as oportunidades de ganhos econômicos oferecidas pelos espaços e serviços que passam a administrar. Com o sistema de trens metropolitanos do Rio de Janeiro não é diferente. Sob a condição de prestar “serviços públicos de qualidade”, autoriza-se a empresa concessionária deste sistema de transporte explorar diversas outras oportunidades de negócios (anúncios publicitários, aluguel de espaços comerciais, etc.) que o controle privilegiado exercido sobre a infraestrutura ferroviária possibilita a ela realizar.

Como já foi demonstrado ao longo deste texto, a SuperVia aluga espaços nos trens, plataformas e estações que opera para a divulgação de anúncios publicitários e para o funcionamento de inúmeros estabelecimentos comerciais. Tais negócios, comuns aos espaços operados pela concessionária, são fontes diretas de lucros para a empresa. Contudo, tais usos econômicos do sistema de trens metropolitanos se deparam, regularmente, com um quadro que, para os interesses da concessionária, se constitui em uma situação geradora de conflitos. A presença constante, e por vezes crescente, de vendedores ambulantes nos trens metropolitanos é sistematicamente combatida pela SuperVia, tendo em vista que esse tipo de comércio (irregular) é compreendido como uma atividade que, de alguma

forma, concorre com os estabelecimentos comerciais formalmente reconhecidos pela concessionária e, portanto, constitui um obstáculo para a realização dos interesses da empresa e de seus clientes-lojistas.

Diante desse embate entre concessionária e vendedores ambulantes, e da disputa em torno da apropriação e do uso do espaço dos trens metropolitanos, campanhas explícitas para a desqualificação das atividades dos ambulantes são sistematicamente realizadas pela SuperVia, e um claro processo de criminalização do comércio ambulante é promovido pela concessionária. Muitas vezes sob argumentos eivados de preconceitos, a concessionária justifica que a presença dos camelôs em seus espaços se constitui em “incômodo” para os passageiros, os produtos vendidos pelos ambulantes representam “riscos à saúde”, podendo ser vencidos ou mal conservados, além de sugerir, inclusive, que as mercadorias possam ter sido “roubadas” (Ver Figura 13).



**Figura 13:** Peça de campanha voltada ao combate a atuação dos vendedores ambulantes em trens urbanos veiculada pela SuperVia em sua página oficial no Facebook.

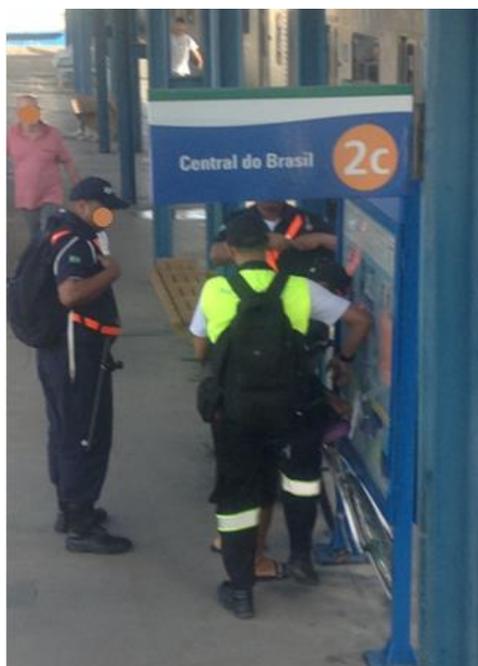
**Fonte:** Supervia (2019d).

A partir de campanhas veiculadas nos trens e estações através de *outdoors* e por meio de alto-falantes, busca-se persuadir o comportamento dos passageiros em relação ao comércio ambulante, criminalizando a prática desta atividade no sistema de trens metropolitanos do Rio de Janeiro. Esta estratégia não é de todo nova e, ainda, conforme esclarece Ramos (2014), contém um paradoxo, visto que:

Presenciamos hoje o fato de que, ao mesmo tempo em que a informalidade constitui e é necessária à dinâmica da reprodução do capital, ela também faz parte de um discurso moralizante e é tratada pela mídia e pelos aparelhos oficiais de Estado como um dado econômico negativo que deve ser combatido (Ramos, 2014, p. 18).

Além dessas verdadeiras campanhas promovidas pela concessionária contra o comércio ambulante, um combate mais ostensivo, através de fiscais que buscam coibir a presença dos

vendedores ambulantes nos trens e plataformas administrados pela SuperVia, também se faz presente. A atuação desses fiscais é constante em muitas estações e, em certos casos, a abordagem e a intervenção realizadas pelos mesmos resultam em conflitos graves, até mesmo violentos, envolvendo agentes da SuperVia e trabalhadores ambulantes (Ver Figura 14).



**Figura 14** – Município de Nilópolis: Estação Nilópolis, 2019.

Vendedor ambulante sendo “enquadrado” por fiscais da SuperVia. Exato momento de apreensão e repressão a um camelô por parte dos fiscais em um sábado, dia com poucos passageiros circulando.

**Foto:** Autora.

Em relevante pesquisa, o antropólogo Lênin Pires (2011) identificou alguns termos, como “derrame” e “esculacho”, utilizados pelos próprios trabalhadores ambulantes que exprimem, a partir de uma linguagem popular, situações de confronto entre camelôs e fiscais nos trens metropolitanos do Rio de Janeiro. Enquanto o termo “derrame” diz respeito ao confisco das mercadorias dos camelôs pelos fiscais, as quais nem sempre são recuperadas (seja por meios legais ou não), o termo “esculacho” é “qualificado por diferentes atores que utilizam os trens como forma de relacionamento violento, tanto físico quanto moral” (Pires, 2011, p. 127). Conforme o autor, esta segunda situação era aquela que mais revoltava os camelôs. Citando depoimento de Inajá, camelô “cascudo” de pouco mais de 20 anos, o mesmo afirmou que:

Esculacho é humilhação. Não é tirar a mercadoria, pois isso a gente já está acostumado. Mas tirar o que é nosso e ainda dar um tapa na cara de um homem, isso, sim, é esculacho. É coisa que não se esquece e que a gente depois tem que correr atrás para não perder o respeito (Pires, 2011, p. 127).

Portanto, como visto, a disputa entre a empresa concessionária e os vendedores ambulantes pelo direito de uso do espaço dos trens metropolitanos é repleta de atritos, tensões e conflitos. Buscando

garantir seu direito (concedido pelo Estado) de exploração das oportunidades de negócios que o controle monopolista que exerce sobre a infraestrutura de trens metropolitanos permite, a SuperVia realiza, formalmente, um verdadeiro “combate” a presença dos vendedores e a realização do comércio ambulante em suas estações, plataformas e trens. Contudo, tais estratégias de controle territorial não atingem pleno sucesso, visto que se defrontam, constantemente, com “táticas” (Certeau, 2014) e formas outras de ação (organização) desenvolvidas pelos vendedores, que buscam contornar, resistir e se contrapor aos obstáculos e limites impostos pela empresa concessionária a realização do comércio ambulante nos trens metropolitanos.

## **7. TÁTICAS, AUTO-ORGANIZAÇÃO E LUTA DOS VENDEDORES AMBULANTES PELO USO DOS TRENS METROPOLITANOS**

Conforme esclarece Certeau (2014), as táticas correspondem à “arte do fraco” e, de modo geral, compreendem os movimentos “hábeis e astutos” desenvolvidos pelos sujeitos em contextos e ambientes que lhes são adversos, desfavoráveis. Trata-se de ações que transformam acontecimentos em “ocasiões”, tirando partido de forças e ordens que lhes são estranhas, ou mesmo hostis<sup>13</sup>.

Conforme o autor, as táticas são resultado de uma “[...] criatividade intelectual tão tenaz como sutil, incansável, mobilizadas à espera de qualquer ocasião, espalhadas nos terrenos da ordem dominante, estranhas às regras próprias da racionalidade” (Certeau, 2014, p. 96). Desse modo, é diante da rigidez da própria racionalidade dominante que o “fraco”, com sua flexibilidade, rapidez e artimanha, se instaura, se adapta, cria, recria e subverte as condições restritivas postas à sua permanência/sobrevivência. Nas palavras de Certeau (2014, p. 50-51), “cada vez mais coagido e sempre menos envolvido por esses amplos enquadramentos, o indivíduo se destaca deles sem poder escapar-lhes, e só lhe resta a astúcia no relacionamento com eles, ‘dar golpes’”<sup>14</sup>.

Apesar do controle territorial exercido pela SuperVia ser imperioso, e, como vimos, constranger a presença do comércio ambulante nas estações, plataformas e trens da metrópole fluminense, os camelôs desenvolvem formas subversivas de ação<sup>15</sup>, isto é, táticas que permitem aos mesmos

---

<sup>13</sup> Certeau (2014) realiza uma distinção entre os conceitos de estratégia e tática. Para esse autor o que as distinguem “são os tipos de operações” que cada um realiza. Enquanto as “estratégias são capazes de produzir, mapear e impor” uma ordem ao espaço, “as táticas só podem utilizar, manipular e alterar” (Certeau, 2014, p. 92). Segundo o autor, as táticas devem “jogar com o terreno que lhe é imposto tal como o organiza a lei de uma força estranha”.

<sup>14</sup> Ainda a partir de Certeau (2014), podemos depreender que, através de suas práticas, os sujeitos subalternizados transformam a lógica primária a qual estão submetidos e criam regras e relações novas para que possam se inserir, se manter e apropriar-se de determinado lugar. Conforme o autor, esses sujeitos desenvolvem “estilos de ação que intervêm num campo que os regula num primeiro nível, mas introduzem aí uma maneira de tirar partido dele, que obedece a outras regras e constitui como que um segundo nível imbricado no primeiro” (Certeau, 2014, p. 92-93).

<sup>15</sup> “Por subverter normas e regulamentações impostas “de cima”, as atividades do circuito inferior da economia urbana são enquadradas, algumas vezes, numa situação oficial de ilegalidade ou informalidade. Estes são os casos de atividades consideradas ilegais muito associadas ao circuito inferior - a reprodução ilegal de mercadorias (“pirataria”), o contrabando de mercadorias, os transportes não autorizados (as “lotações”), etc. [...]. Trata-se, em todas as situações, de uma subversão

apropriarem-se, dentro do possível, daqueles espaços, e realizarem suas tarefas e atividades comerciais, ainda que com dificuldades.

Nesse sentido, o próprio “comportamento discreto” que os vendedores ambulantes frequentemente adotam diante da presença de fiscais da concessionária é exemplo de uma tática virtuosa por eles realizada. Isso porque, não ser notado, tornar-se aparentemente “invisível” para àqueles cuja função é, entre outras, impedir a realização do comércio ambulante, constitui-se em artifício que possibilita aos camelôs permanecerem em seu “espaço de trabalho” e não correrem o risco de terem suas mercadorias apreendidas pelos fiscais da SuperVia.

Contudo, a discrição não representa apenas uma tática adotada visando não ser efetivamente “visto ou notado” pelos fiscais, pois muitas vezes a presença de objetos diversos, tais como: tabuleiros, caixas e mercadorias junto aos vendedores ambulantes são, em certa medida, indicativos claros das razões que justificam a presença daqueles sujeitos nas plataformas e nos trens metropolitanos. Manter-se reservado, comedido, sem anunciar em “voz alta” e para todos “verem e ouvirem” os produtos que vendem é, de certa forma, não estimular a atuação dos fiscais e, assim, estabelecer um “acordo tácito”, no qual os fiscais fazem “vista grossa” para a presença dos ambulantes e, dessa forma, não “criam caso” com os camelôs (Pires, 2011). Em suma, trata-se da criação de um “enigma” próprio aos espaços periféricos: a instauração da “invisibilidade do muitíssimo visível” (Ribeiro, 2012, p. 68).

Além disso, o conhecimento sobre as estações que costumam ter uma presença mais expressiva de fiscais e os períodos do dia em que a vigilância sobre o comércio ambulante se intensifica são também dados relevantes para a atuação dos vendedores ambulantes. Além de se constituírem em informações obtidas através de vivências cotidianas e que são por eles compartilhadas, essas servem muitas vezes de base para os ambulantes definirem os trechos da malha ferroviária metropolitana e a hora do dia em que é “mais seguro” desenvolverem suas atividades, ou seja, realizarem seu trabalho minimizando os riscos de serem autuados pelos fiscais da concessionária<sup>16</sup>.

Ainda, nesse sentido, como forma também de evitar prejuízos econômicos, é comum os vendedores ambulantes utilizarem bolsas e sacolas que permitam a eles, de maneira rápida e

---

das regras formalmente constituídas, ato que, no limite, tem como consequência a criminalização de seus praticantes. Tais normas e legislações (“regras formais de comportamento”) por representarem uma única racionalidade, no mais das vezes desconsideram os obstáculos impostos à existência de importante parcela da sociedade e, por isso, nunca acolhem os interesses (e as necessidades) que motivam as práticas e a permanência deste uso subversivo do território” (Nascimento Jr, 2011, p. 56).

<sup>16</sup> Conforme observação direta e informações obtidas com vendedores ambulantes durante trabalhos de campo realizados entre os anos de 2019 e 2020, foi possível notar que, após sair da estação Japeri, junto ao fluxo matinal de passageiros, aumentou-se a quantidade de vendedores ambulantes nos vagões, especialmente em Queimados e Comendador Soares; em contrapartida, a presença dos fiscais se faz mais notória em estações específicas, sobretudo aquelas que interligam as 3 extensões das linhas dos trens, como Deodoro e, principalmente, a Central do Brasil, ambas localizadas já no município do Rio de Janeiro.

disfarçada, ocultarem seus produtos, caso se deparem com a fiscalização e estejam sob o risco iminente de terem suas mercadorias apreendidas. Portanto, como pôde ser constatado, a atuação dos vendedores ambulantes nos trens da metrópole fluminense é repleta de desafios, requer a produção e a mobilização de inúmeros conhecimentos, e exige a criação permanente de táticas que os auxiliem a superar situações adversas (Ver Figura 15).



**Figura 15** - Região Metropolitana do Rio de Janeiro: Ramal Japeri, 2020. Camelô com seus produtos dentro de uma sacola preta. A tática da invisibilidade consiste em estar de prontidão e ocultar os produtos da fiscalização.

**Foto:** Autora.

Todavia, ainda que tais ações sejam caracterizadas como dotadas de “criatividade” e “astúcia”, capazes de assegurarem “pequenas vitórias diárias” aos trabalhadores ambulantes, deve-se também ressaltar que elas são produzidas num contexto bastante desfavorável aos camelôs. A luta diária pela obtenção de ganhos mínimos que garantam a sua sobrevivência, e a necessidade permanente de escapar aos “enquadramentos” e a criminalização do comércio ambulante (realizados pela concessionária, com consentimento do poder público), são condições que colocam esses trabalhadores numa situação de permanente vulnerabilidade.

Por isso, como uma forma de resistência e um exercício de luta por reconhecimento formal, desde o ano de 2000 institucionalizou-se um movimento de auto-organização de vendedores ambulantes dos trens metropolitanos, o qual possui como objetivo transformar a situação de clandestinidade a qual aqueles trabalhadores são permanentemente relegados. Denominada de Associação dos Trabalhadores Ambulantes dos Trens do Estado do Rio de Janeiro (ASTRATERJ), essa organização busca mudar a imagem pejorativa atribuída aos vendedores ambulantes pela

concessionária SuperVia, realizando campanhas como a “Sou amigo do trem” (Ver Figura 16), além de reivindicar a legalização das atividades dos camelôs no sistema de trens metropolitanos.



**Figura 16** - Sistema de trens Urbanos da RMRJ: “Amigo do trem”, 2016.

Imagem traz estampada na camisa dos vendedores ambulantes a frase “Sou amigo do trem”, um movimento que tem o intuito de dar um caráter amistoso e profissional para a atividade desses trabalhadores.

**Foto:** Acervo pessoal do senhor Jorge dos Anjos Gonzaga, o “Azulão”.

Segundo o presidente da Associação, o senhor Jorge dos Anjos Gonzaga, vulgo “Azulão”, foi a partir de sua própria experiência como vendedor ambulante nos trens metropolitanos que ele alcançou um entendimento mais profundo acerca da difícil realidade desses trabalhadores, inclusive sobre a importância de construção de uma articulação da categoria para a obtenção de melhores condições de trabalho. De acordo com “Azulão”:

Por opção e necessidade, 4 filhos pequenos e dívidas, me tornei vendedor ambulante, após ficar desempregado em 1987. Nunca aceitei trabalhar ilegal, por isso sempre lutei pela legalização dos trabalhadores ambulantes dos trens, pois percebi que cada um deles tinha uma história de desemprego (Blog do Azulão, 2012).

Embora existam diversos fatores que dificultem a mobilização dos trabalhadores ambulantes, dentre os quais o caráter “intermitente do trabalho”, a “competição interna” entre os trabalhadores, a “segmentação da categoria”, e o próprio “espraiamento espacial das atividades” (Ribeiro; Elias, 2013b), os esforços para articulação política dos vendedores ambulantes dos trens metropolitanos e a elaboração de um estatuto para a Associação estão sendo realizados. Recorrendo a meios diversos, tais como o contato pessoal, blogs, rádios e redes sociais, os representantes da Astraterj empreendem um esforço permanente para estimular a aproximação e a organização dos trabalhadores ambulantes dos trens metropolitanos. De acordo com seu presidente, haveria pelo menos 430 trabalhadores ambulantes associados à Astraterj (ASTRATERJ, 2010)<sup>17</sup>.

<sup>17</sup> Embora o Blog da ASTRATERJ não seja atualizado há muito tempo (desde 2010), a atuação política de seu presidente se mantém ativa através de Programas de rádio, como o “Programa Manhã Comunidade” e “Informe Caxiense”, e,

Portanto, a partir do enfrentamento cotidiano de situações adversas, e da tomada de consciência sobre a necessária mobilização política, observa-se a emergente construção de articulações entre os trabalhadores ambulantes dos trens metropolitanos; uma tática adotada por integrantes dessa categoria como forma de reivindicar o direito ao uso legítimo do espaço dos trens metropolitanos.

Assim, além do valor econômico e social intrínsecos ao desenvolvimento do comércio ambulante nos trens – algo que pôde ser constatado através da capacidade desta atividade atenuar os efeitos deletérios do desemprego urbano e proporcionar um maior acesso da população de baixa renda a bens de consumo diversos – nota-se que tais “espaços de circulação, trabalho e consumo” constituem-se também em espaços de disputa, de conflito e de ação política.

Em outras palavras, através do convívio e da solidariedade estabelecidos entre sujeitos que compartilham as mesmas necessidades, enfrentam os mesmos desafios e comungam os mesmos anseios, estabeleceu-se as condições que têm fomentado a produção de uma certa “consciência política”, necessária àqueles que vislumbram a construção de melhores condições de trabalho e de vida na metrópole fluminense.

## 8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Conforme exposto, e assim como ocorre em todo o espaço metropolitano fluminense, pode-se dizer que o sistema de trens urbanos do Rio de Janeiro também se caracteriza como uma verdadeira arena de disputas; lugar onde diferentes lógicas de uso do território coexistem, ou mesmo se sobrepõem, ora estabelecendo relações de cooperação, ora mantendo relações de conflito (situação esta última que, aliás, é bastante comum acontecer).

Como vimos, o controle que a SuperVia exerce sobre a infraestrutura ferroviária possibilita-a explorar, de maneira privilegiada, as oportunidades de negócios que a reunião diária de milhares de pessoas nos trens, plataformas e estações por ela administradas permite. Trata-se não apenas dos ganhos ocasionados através do uso do sistema de trens urbanos pelos passageiros, mas também das oportunidades decorrentes da disponibilização de painéis publicitários e do aluguel de espaços voltados a instalação de estabelecimentos comerciais diversos: de lanchonetes a pequenos mercados, de lojas de produtos eletrônicos, ou utensílios domésticos, até quiosques voltados a venda de bijuterias e chips para celulares.

---

principalmente, das redes sociais de “Azulão” em sua página pessoal no Facebook. Além disso, encontros e reuniões públicas envolvendo organizações sindicais, movimentos sociais, SuperVia e representantes do Poder Público são realizadas com frequência, ocasiões onde as condições de trabalho dos vendedores ambulantes e a formulação de projetos que visam a legalização dessa atividade no espaço ferroviário fluminense são pautas recorrentes (Azulão, 2020).

Valendo-se da verdadeira “economia de aglomeração” que o sistema de trens metropolitanos propicia, a empresa concessionária, assim como os lojistas que buscam ali se instalar, reconhecem que o sistema ferroviário assume outros papéis para além da sua tradicional função de “espaço de circulação”. Diante de um cotidiano metropolitano onde os percursos casa-trabalho, casa-escola/faculdade, casa-serviços públicos/privados (e vice-versa) limitam o tempo que os usuários dispõem para se dirigirem ao comércio tradicional, os trens metropolitanos tornam-se espaços e oferecem as ocasiões para que algumas das necessidades básicas de consumo dos passageiros sejam satisfeitas.

Nesse sentido, a magnitude e a gravidade com a qual a pobreza urbana se manifesta torna-se também elemento fundamental para a compreensão dos usos “alternativos” que o espaço ferroviário da metrópole fluminense apresenta. Ainda que distribuídos de maneira relativamente dispersa, ou por vezes transitando entre plataformas e ramais, os vendedores ambulantes são personagens muito presentes na paisagem do sistema de trens da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

Vendendo os mais diversos tipos de produto (o que demonstra a diversidade deste comércio), recorrendo as mais variadas formas de propaganda (revelando a astúcia e criatividade desses sujeitos), mas sempre oferecendo mercadorias com preços baixos (praticando uma “economia dos poucos reais”) – devido à necessidade dos valores dos produtos estarem ajustados a renda bastante limitada comum aos usuários do sistema ferroviário da metrópole fluminense – os vendedores ambulantes tornam-se a própria expressão do dinamismo que a economia popular possui, além de evidenciarem a constituição e funcionamento de um “mercado socialmente necessário” (Ribeiro, 2013a), que assegura uma renda mínima e possibilidades de consumo aos mais pobres.

Mesmo diante das inúmeras adversidades e constrangimentos aos quais são regularmente submetidos, os vendedores ambulantes, através do desenvolvimento de suas “táticas” (Certeau, 2014), conseguem se apropriar dos trens da metrópole fluminense de maneira perspicaz, contrapondo-se a uma lógica de uso do espaço metropolitano que, a princípio, busca excluí-los. Trata-se, por assim dizer, de um verdadeiro “uso subversivo do território” (Nascimento Jr, 2011), prática essa que os permite se inserirem na vida e na economia urbana, mas não sem desafios.

Por isso, diante de tudo o que foi exposto, pode-se mesmo afirmar que não somente a pobreza urbana se apresenta como um fenômeno dinâmico, mas através do funcionamento da economia popular revela-se uma “metrópole ativa”; lugar onde “a criatividade” e a busca por maior “autonomia política” não se dão por opção, mas como uma verdadeira “necessidade” (Kahil, 2012).

**REFERÊNCIAS**

ARROYO, M. **Le Monde Diplomatique Brasil**. Ano 2, v. 15, p. 30-31, out. 2008.

ASTRATERJ. **Blog da Associação dos Trabalhadores Ambulantes dos Trens do Estado do Rio de Janeiro**. 2010. Disponível em: <<http://astraterj.blogspot.com/>>. Acesso em: 14 out. 2019.

AZEVEDO, B. R. Z. Emprego, desemprego e subemprego: uma revisão da literatura crítica. **Ensaios FEE**, Porto Alegre, v. 6, n. 1, p. 155-168, 1985.

AZULÃO, J. G. **Página pessoal**. 2000. Disponível em: <https://www.facebook.com/jorgedosanjosazulao/videos/2609225369156019>. Acesso em: 14 out. 2019.

BLOG DO AZULÃO. **Quem é o Azulão?** Publicado em: 26/01/2012. 2012. Disponível em: <http://azulaoblogspotcom.blogspot.com/2012/01/quem-e-o-azulao.html>. Acesso em: 31 mai. 2019.

CASA FLUMINENSE. **Mapa da desigualdade**: região metropolitana do Rio de Janeiro. 2020.

\_\_\_\_\_. **Mapa da Desigualdade**: Região metropolitana do Rio de Janeiro. Perfil dos Municípios 2017. Disponível em: <https://casافلuminense.org.br/wp-content/uploads/2020/06/Mapa-da-Desigualdade-Miniperfis-.pdf>. Acesso em: 14 out. 2019.

CASTILLO, R.; FREDERICO, S. Espaço geográfico, produção e movimento: uma reflexão sobre o conceito de circuito espacial produtivo. **Sociedade & Natureza**, Uberlândia, v. 22, n. 3, p. 461-474, 2010.

CALCAGNO, V. Alçados a patrimônio do Rio, trabalhadores ambulantes continuam proibidos de trabalhar nos trens. **Carta Capital**. 2021. Disponível em: <https://www.cartacapital.com.br/sociedade/alcados-a-patrimonio-do-rio-ambulantes-continuam-proibidos-de-trabalhar-nos-trens/>. Acesso em: 27 set. 2022.

CERTEAU, M. **A invenção do cotidiano**. Petrópolis: Vozes, 2014. 320p.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Editora Ática, 1989. 94p.

\_\_\_\_\_. **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011. 304p.

FOLHA DE S. PAULO. **Metrô já é o quinto maior 'shopping' de São Paulo**. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2019/06/metro-ja-e-o-quinto-maior-shopping-de-sao-paulo.shtml>>. Acesso em: 09 jun. 2019.

IBGE. **Arranjos populacionais e concentrações urbanas do Brasil**. Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: [https://geoftp.ibge.gov.br/organizacao\\_do\\_territorio/tipologias\\_do\\_territorio/arranjos\\_populacionais/arranjos\\_populacionais\\_2ed.pdf](https://geoftp.ibge.gov.br/organizacao_do_territorio/tipologias_do_territorio/arranjos_populacionais/arranjos_populacionais_2ed.pdf). Acesso em: 27 set. 2019.

KAHIL, S. P. Utopias de uma metrópole ativa: possibilidades de liberdade e de criação. **Estudos Geográficos**, Rio Claro, v. 10, n. 2, p. 37-48, 2012.

LAGO, L. C. A "periferia" metropolitana como lugar do trabalho: da cidade-dormitório à cidade plena. **Cadernos IPPUR**, Rio de Janeiro, v. 21, n. 2, p. 9-28, 2007.

MACHADO, D. C.; MIHESSEN, V. Estudo estratégico: mobilidade urbana e mercado de trabalho na região metropolitana do Rio de Janeiro. **Observatório SEBRAE/RJ**. nº 06, setembro, 2013.

MARINALTO, L.; NUNES, M.; BRÊTAS, P. Produtos sem identificação e registros de ocorrência que não informam lote favorecem receptadores de carga roubada. **Jornal Extra**. 2017. Disponível em: <https://extra.globo.com/casos-de-policia/produtos-sem-identificacao-registros-de-ocorrencia-que-nao-informam-lote-favorecem-receptadores-de-carga-roubada-21312857.html>. Acesso em: 27 set. 2019.

MELO, H. P.; TELES, J. L. **Serviços e informalidade**: o comércio ambulante no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2000. 22p.

MONTENEGRO, M. R. **Globalização, trabalho e pobreza no Brasil metropolitano**: O circuito inferior da economia urbana em São Paulo, Brasília, Fortaleza e Belém. 2011. 291 f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

\_\_\_\_\_. Novos nexos entre os circuitos da economia urbana nas metrópoles brasileiras. **Revista da ANPEGE**, v. 9, n. 11, p. 29-41, 2013.

\_\_\_\_\_. Do capitalismo de plataforma à difusão dos aplicativos: apontamentos sobre novos nexos entre os circuitos da economia urbana em tempos de Covid-19. **Espaço e Economia** - Revista brasileira de geografia econômica, v. 9, n. 19, 2020.

MOURA, R.; BRANCO, M. L. G.; FIRKOWSKI, O. L. C. de Freitas. Movimento pendular e perspectivas de pesquisas em aglomerados urbanos. **São Paulo em Perspectiva**, v. 19, n. 4, p. 121-133, 2005.

NASCIMENTO JR., F. C. Do uso corporativo ao uso subversivo do território nos países periféricos. **Mercator**, Fortaleza, v. 10, n. 23, p. 49-58, 2011.

PIRES, L. **Esculhamba, mas não esculacha!** Niterói: Editora da UFF, 2011. 145p.

RAMOS, T. Informalidade e hiperprecarização, economia popular urbana e economia solidária. **Revista Território Autônomo**, n. 1, 2012.

\_\_\_\_\_. Uma Geografia da pobreza urbana: informalidade e precarização do trabalho. **Boletim Campineiro de Geografia**, v. 4, n. 1, p. 7-26, 2014.

RIBEIRO, A. C. T. Homens lentos, opacidades e rugosidades. **Redobra**, Salvador, n. 9, p. 58-71, 2012.

\_\_\_\_\_. Território usado e humanismo concreto: o mercado socialmente necessário. RIBEIRO, A. C. T. **Por uma sociologia do presente**. Rio de Janeiro, Letra Capital, 2013a.

RIBEIRO, A. C. T.; ELIAS, R. A luta pelo lugar – os camelôs no centro do Rio de Janeiro. RIBEIRO, Ana Clara Torres, **Por uma sociologia do presente**. Rio de Janeiro, Letra Capital, 2013b.

RODRIGUES, I. D.; THOMAZ JR, A. Informalidade e precarização do trabalho em Presidente Prudente: a atividade dos camelôs em questão. **Pegada**, v. 6, n. 1, p. 45-52, 2005.

SANTOS, M. O papel da geografia: um manifesto. **Revista Território**, Rio de Janeiro, v. 5, n. 9, p. 103-109, 2000.

\_\_\_\_\_. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008. 392p.

\_\_\_\_\_. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. Rio de Janeiro: Record, 2009. 176p.

\_\_\_\_\_. **Economia espacial: críticas e alternativas**. São Paulo, EDUSP, 2011. 208p.

\_\_\_\_\_. **Por uma economia política da cidade: o caso de São Paulo**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012. 144p.

\_\_\_\_\_. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2013. 176p.

\_\_\_\_\_. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2018. 440p.

SEBRAE. **Painel regional: Baixada Fluminense**. Observatório Sebrae/RJ. - Rio de Janeiro: SEBRAE/RJ, 2015.

\_\_\_\_\_. **Painel regional: Baixada Fluminense I e II**. Observatório Sebrae/RJ - Rio de Janeiro: SEBRAE/RJ, 2016.

SILVA, F. E. "**Pra qual lado fica o centro?**" economia popular e produção de centralidades nos espaços periféricos da Baixada Fluminense. Monografia (Licenciatura em Geografia) - Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Instituto Multidisciplinar. Nova Iguaçu, 2019.

SILVEIRA, M. L. Finanças, consumo e circuitos da economia urbana na cidade de São Paulo. **CADERNO CRH**, Salvador, v. 22, n. 55, p. 65-76, 2009.

SINGER, P. **Globalização e desemprego: diagnóstico e alternativas**. São Paulo: Contexto, 1999. 144p.

SOUPIN, E.; GRANDIN, F. Moradores do Rio de Janeiro são os que gastam mais tempo em transporte público entre 10 regiões metropolitanas do país. **Portal G1**. 2020. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2020/01/15/moradores-do-rj-sao-os-que-gastam-mais-tempo-em-transporte-publico-entre-10-regioes-metropolitanas-do-brasil-mostra-aplicativo.ghtml>. Acesso em: 15 jan. 2020.

SOUSA, N. O. **Geografia, gênero e trabalhadoras dos trens do Rio de Janeiro: movimentos de pensamento e cotidianidades**. Monografia (Graduação em Geografia) - Instituto Multidisciplinar, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Nova Iguaçu, 2016.

SUPERVIA. **História**. Disponível em: <<https://www.supervia.com.br/pt-br/empresa/quem-somos/historia>>. 2019a. Acesso em: 27 ago. 2019.

\_\_\_\_\_. **Publicidade.** Disponível em: <<https://www.supervia.com.br/pt-br/empresa/negocios-e-parcerias/patrocinio-e-publicidade>>. 2019b. Acesso em: 27 ago. 2019.

\_\_\_\_\_. **Aluguel de Lojas.** Disponível em: <<https://www.supervia.com.br/pt-br/empresa/negocios-e-parcerias/patrocinio-e-publicidade>>. 2019c. Acesso em: 27 ago. 2019.

\_\_\_\_\_. **Campanha ANPTrilhos.** Disponível da página oficial da SuperVia no Facebook: <<https://www.facebook.com/watch/?v=904561499933794>>. 2019d. Acesso em: 23 jun. 2019.

\_\_\_\_\_. **Mapa de Linhas.** 2020a. Disponível: <https://www.supervia.com.br/pt-br/mapa-de-linhas>. Acesso em: 20 set. 2020.

\_\_\_\_\_. **Demanda de passageiros por estação (2019).** 2020b. Disponível em: <https://www.supervia.com.br/pt-br/demanda-media-mensal-de-passageiros-por-estacao>. Acesso em: 20 set. 2020.