O Boletim de Conjuntura (BOCA) publica ensaios, artigos de revisão, artigos teóricos e empíricos, resenhas e vídeos relacionados às temáticas de políticas públicas.

O periódico tem como escopo a publicação de trabalhos inéditos e originais, nacionais ou internacionais que versem sobre Políticas Públicas, resultantes de pesquisas científicas e reflexões teóricas e empíricas.

Esta revista oferece acesso livre imediato ao seu conteúdo, seguindo o princípio de que disponibilizar gratuitamente o conhecimento científico ao público proporciona maior democratizacão mundial do conhecimento.



BOLETIM DE CONJUNTURA

BOCA

Ano III | Volume 8 | Nº 22 | Boa Vista | 2021

http://www.ioles.com.br/boca

ISSN: 2675-1488

https://doi.org/10.5281/zenodo.5535074

BOLETIM DE CONJUNTURA

www.ioles.com.br/boca

COMÉRCIO INFORMAL NOS TRENS URBANOS DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO DURANTE A PANDEMIA DE COVID-19

Romero de Albuquerque Maranhão[1]

Resumo

O comércio informal é um fenômeno global. No Brasil, o trabalho ambulante já se fazia presente no período da colonização portuguesa e imperial, com a venda de diversos produtos como frutas, doces, pães e bebidas caseiras nas ruas das grandes cidades, em especial no Rio de Janeiro. Com a expansão da malha ferroviária, os ambulantes passaram a acompanhar o fluxo de passageiros e comercializar diversas mercadorias, de gêneros alimentícios à acessórios para aparelhos celulares nas plataformas e vagões dos trens. Este estudo de abordagem etnográfica, apresenta o comércio informal nos trens da cidade do Rio de Janeiro durante a pandemia, a partir dos ambulantes e suas condições de trabalho. Os resultados apontam que o número de ambulantes aumentou durante a pandemia, bem como a variedade de produtos oferecidos ao público. Além disso, indicam que os clientes reduziram, seja pelas condições sanitárias impostas pelo Governo, seja pela perda do poder aquisitivo.

Palavras chave: COVID-19. Saúde Pública. Trabalho Precário.

Abstract

Informal trade is a global phenomenon. In Brazil, street vendors was already present in the period of Portuguese and imperial colonization, with the sale of various products such as fruits, sweets, breads and homemade drinks on the streets of big cities, especially in Rio de Janeiro. With the expansion of the railway network, street vendors began to follow the flow of passengers and sell a variety of goods, from foodstuffs to accessories for cell phones on the train platforms and wagons. This study with an ethnographic approach presents informal trade in trains in the city of Rio de Janeiro during the pandemic, from street vendors and their working conditions. The results show that the number of street vendors increased during the pandemic, as well as the variety of products offered to the public. In addition, they indicate that customers have reduced, either because of the sanitary conditions imposed by the Government, or because of the loss of purchasing power.

Keywords: COVID-19. Precarious Work. Public Health.

INTRODUÇÃO

Diferentes olhares incidem sobre os trens da cidade do Rio de Janeiro e os bairros que eles cortam, sobre a vivência deste meio de transporte e sobre as pessoas que compartilham dele: barulhento, caótico, cheio, sujo, rápido, confortável, insalubre, seguro, perigoso, desconfortável, local de encontros e desencontros, de amores e desamores, de fé e de esperança, de batalha e de vida (BRUM, 2014).

Embarcar no trem é adentrar em um espaço regulado, vigiado, pelo menos quando a partida ocorre na Central do Brasil[2]. Contudo, ao entrar em movimento, paisagens são modificadas, estações

[1] Administrador, especialista pós-graduado em Gestão Ambiental, mestre em Geografia, doutor em Administração e pós-doutor em Educação. E-mail para contato: romeroalbuquerque@bol.com.br

[2] O embarque em algumas estações ao longo da malha ferroviária ocorre de forma clandestina, ou seja, as pessoas acessam as plataformas a partir de muros derrubados, em alguns casos desmoronados por eventos naturais (tempestades), pulando muros ou por passagens "construídas" irregularmente.

diferentes vão surgindo ao longo da trajetória, plataformas de embarque e desembarque alternassem do lado direito e esquerdo, pessoas e ambulantes entram e saem.

Entre olhares, observações e anotações vamos fazendo viagens e pesquisas[3] nos Ramais Deodoro, Santa Cruz e Japeri. Apesar de proibições, nos trens cariocas, a realização de cultos religiosos, o consumo de bebidas alcoólicas e a atuação de vendedores ambulantes no interior dos vagões são constantes, principalmente nos horários de grande circulação de pessoas.

A SuperVia, empresa concessionária que administra os trens no Rio de Janeiro, não permite a prática da venda de produtos nos trens, com algumas exceções, como era o caso de ambulantes[4] devidamente autorizados que comercializavam produtos da Nestlé, Pepsi-Cola e jornais populares (JORDÃO; STAMPA, 2016).

Segundo o Regulamento de Transporte Ferroviário é "vedada a negociação ou comercialização de produtos e serviços no interior dos trens, nas estações e instalações, exceto aqueles devidamente autorizados pela Administração Ferroviária" (BRASIL, 1996).

Apesar da fiscalização para combater o comércio informal ser mais constante na Central do Brasil, em diversas estações ao longo dos Ramais Deodoro, Santa Cruz e Japeri[5] ocorre de forma flexível (os agentes de fiscalização fazem de conta que não estão vendo) ou não ocorre. Cabe destacar, que mesmo na Central do Brasil a fiscalização não é efetiva no período noturno.

Neste contexto, registra-se que durante a pandemia da COVID-19 o número de ambulantes aumentou sensivelmente, bem como a variedade de produtos. A maior quantidade de ambulantes pode estar relacionada ao grande número de desempregados nos últimos meses, fazendo daquele meio de transporte um meio (ou o único) de sobrevivência (CHIGUDU *et al*., 2021).

A pandemia, apesar de apresentar como um dos lemas a expressão – "#Fique em casa" – evidencia que não há políticas públicas favoráveis para todos os brasileiros, menos ainda para aqueles que trabalham informalmente ou de forma clandestina. Diante das notícias propagadas pela mídia e das observações em campo, é reafirmada a necessidade dessas pessoas terem uma renda advinda do comércio ambulante e que, sendo assim, necessitam continuar labutando, em que pese as recomendações da Organização Mundial de Saúde (OMS) para o isolamento social e do Decreto do Auxílio Emergencial enquanto um benefício (MARANHÃO, 2020; MARANHÃO; SENHORAS, 2020; SILVA, 2020).

[3] Pesquisa com abordagem etnográfica, buscando descrever a cultura, os hábitos, os costumes e o comportamento de determinado grupo social, com a participação do pesquisador e sua presença *in loco*.

[4] Apesar dos ambulantes dos trens terem sido declarados Patrimônio Cultural de natureza imaterial, conforme a Lei nº 9.170 de 06 de janeiro de 2021 (BARSETTI, 2021).

[5] Estes foram os ramais utilizados para a pesquisa. Convém mencionar que existem mais dois ramais que partem da Central do Brasil, um com destino ao município de Belford Roxo e outro para Saracuruna (Bairro do município de Duque de Caxias).

Assim, o objetivo deste artigo é apresentar o comércio informal nos trens da cidade do Rio de Janeiro durante a pandemia, a partir dos ambulantes e suas condições de trabalho, bem como pela ótica dos produtos comercializados e seus possíveis riscos à saúde pública.

TRANSPORTE FERROVIÁRIO NO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO

A implantação das linhas férreas no Rio de Janeiro tiveram início no dia 29 de agosto de 1852, quando ocorreu o lançamento da pedra fundamental da então Estrada de Ferro Mauá (a primeira ferrovia do Brasil), no porto da Guia de Pacobaíba em Magé (município da Baixada Fluminense, situado na Região Metropolitana do Rio de Janeiro). A partir de investimentos do governo federal, em 1855, foi organizada a Companhia de Estrada de Ferro D. Pedro II que expandiu a malha ferroviária na cidade do Rio de Janeiro (DUTTON, 2012; SILVA, 2014).

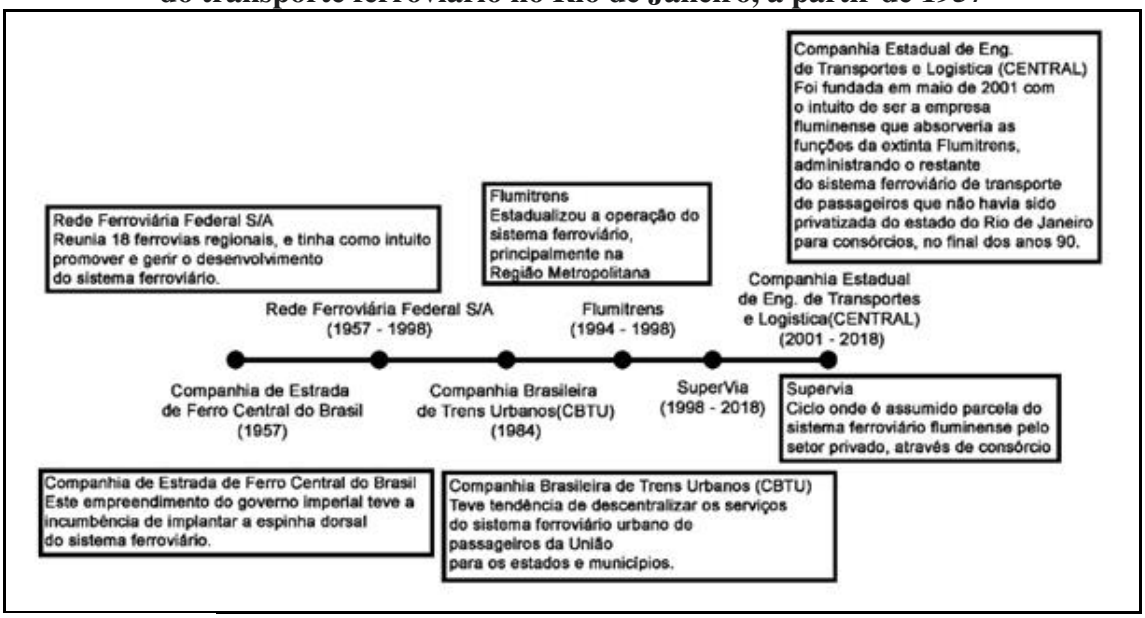
Segundo Dutton (2012), em 1858 inaugurou-se o primeiro trecho da Estrada de Ferro D. Pedro II, entre a estação da Aclamação (atual Central do Brasil) e a estação de Queimados (localizada, na época, na Província do Rio de Janeiro, em uma região que atualmente compreende o município de Queimados), mas a modernização dos transportes só foi implementada mais tarde, a partir da necessidade de se transportar um grande número de pessoas, mais especificamente, de levar as classes trabalhadoras aos seus locais de serviço.

Contudo, com a Proclamação da República, em 1889, teve seu nome alterado para Estrada de Ferro Central do Brasil. Já no ano de 1957, foi criada a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA) e, consequentemente, a divisão dos diversos sistemas suburbanos que faziam parte da Estrada de Ferro Central do Brasil, além do fechamento das linhas deficitárias e da absorção de alguns segmentos por outros sistemas ferroviários. A ferrovia acabaria perdendo força política, processo agravado pelo fato de o aparelho estatal não ter como prioridade o transporte ferroviário (DUTTON, 2012; SILVA, 2014).

Com a missão de modernizar, expandir e implantar sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos, em 1984, foi fundada a Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU). Porém, em 1994, a responsabilidade pela administração do sistema ferroviário foi transferida da União para o estado do Rio de Janeiro, rompendo com a tradição histórica brasileira em que competia ao governo federal à gestão da rede ferroviária. Com isso, a empresa "Flumitrens", órgão público da administração indireta, foi criada com o objetivo de gerir as ferrovias e o transporte de passageiros ferroviários no Rio de Janeiro (SILVA, 2014).

A partir de 1998, a malha ferroviária passou a ser comandada pelo consórcio espanhol Bolsa 2000, conhecida hoje como SuperVia[6]. Atualmente, a empresa opera o transporte por trilhos em toda região metropolitana (Rio de Janeiro, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Nilópolis, Mesquita, Queimados, São João de Meriti, Belford Roxo, Japeri, Magé, Paracambi e Guapimirim). São 270 km de linha férrea divididos em 5 ramais, 3 extensões e 104 estações (SUPERVIA, 2021).

Figura 1 - Linha do tempo das empresas gestoras do transporte ferroviário no Rio de Janeiro, a partir de 1957



Fonte: Central (2021).

Antes da pandemia, a malha de trens urbanos do Rio de Janeiro transportava, em média, 600 mil passageiros por dia. No auge das medidas de restrição ao contato social, no ano de 2020, o fluxo caiu para 190 mil por dia. Atualmente, mesmo após a flexibilização de muitas das regras de restrição ao contato social, o fluxo diário se estabilizou em 300 mil passageiros (CNN BRASIL, 2021).

COMÉRCIO INFORMAL NOS TRENS URBANOS

O conceito de informalidade tem sido empregado desde a década de 1970, tendo como ponto de partida um estudo da Organização Internacional do Trabalho (OIT), realizado no Quênia em 1972. No Brasil, foi empregado para substituir o conceito de marginalidade social, empregado anteriormente para explicar aqueles que sobreviviam de expedientes na cidade, fora de qualquer regulamentação oficial, e

[6] Até o primeiro semestre de 2019, a SuperVia era controlada pela Odebrecht Transport (OTP). Em função dos inúmeros escândalos e das dívidas advindas após a Operação Lava Jato, a OTP vendeu sua participação na SuperVia ao consórcio japonês GUMI (Guarana Urban Mobility Incorporated), liderado pela Mitsui e que engloba a JRW (West Japan Railway), maior operadora de trens do Japão.

eram marcados pela vulnerabilidade representada pela exclusão de qualquer benefício social (LIMA, 2019).

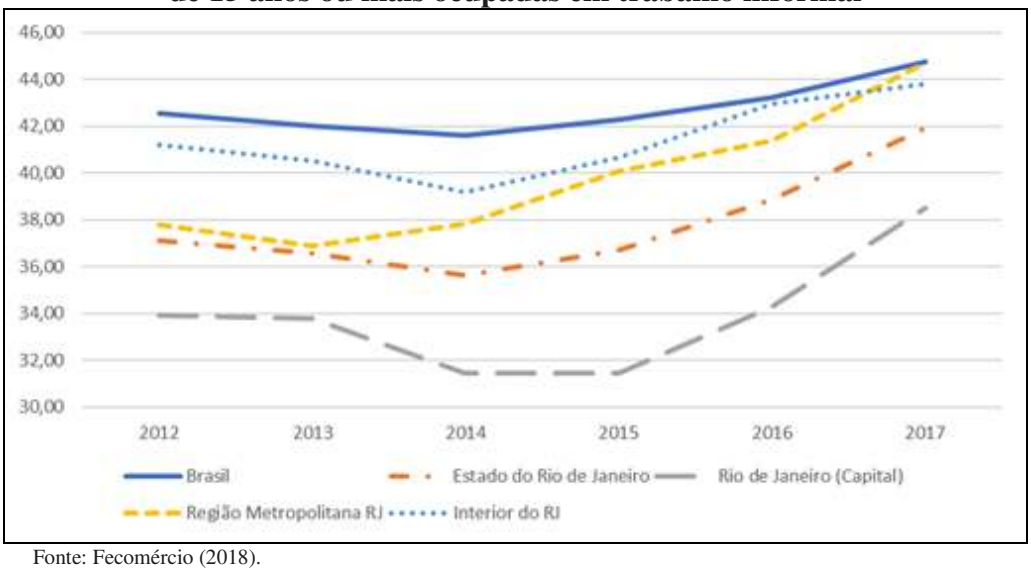
A informalidade, vista por muito tempo como sinônimo de atraso econômico e pobreza urbana, volta à tona, agora com chancela presidencial, menos como sinônimo da modernidade do capitalismo flexível, mais como opção (ou falta de) entre empregos e direitos (LIMA, 2019).

Apesar da informalidade ser considerada uma atividade de baixa remuneração na figura de trabalhadores marginalizados como engraxates, vendedores ambulantes e atividades afins, na verdade é uma atividade de alta produtividade e bastante abrangente, variando de atividades consideradas subempregos até grandes empresas (HART, 1973).

Neste contexto, o comércio informal, diferentemente do comércio formal, caracteriza-se pelo trabalho de ambulantes ou trabalhadores por conta própria, que, de modo geral, necessitam de baixa ou quase nula capitalização e cuja atividade é definida por meio da venda de diversos produtos e alimentos de procedência desconhecida: vendem-se doces, temperos para comida, artigos esportivos, bebidas, salgados, bandeiras de times de futebol, roupas, apostilas para concursos, descascadores multiuso, *kits* escolares, DVD, cosméticos, brinquedos, cigarros, biscoitos, adaptadores, *chip* de celular, *pen drive*, carregadores, brinquedos, utensílios de cozinha, *kit* de costura ou até mesmo de higiene pessoal, salsicha, outros alimentos e produtos (SANTOS, 2019).

Convém registrar que, nos últimos anos houve um aumento significativo de pessoas ocupadas com trabalho informal (gráfico 1), principalmente na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Os trabalhadores informais atuam nas ruas da cidade, nas praias e nos transportes públicos (barcas, ônibus, metrô e trens).

Gráfico 1 - Percentual de pessoas de 15 anos ou mais ocupadas em trabalho informal



Fonte: Fecomércio (2018).

Lima (2019) ressalta que no Brasil, houve uma redução da informalidade a partir do final da década de 1990 com a estabilização econômica do governo FHC e continuou a se reduzir até 2013, resultante de uma situação econômica favorável, das políticas de formalização do emprego, valorização do salário mínimo e políticas sociais compensatórias dos governos petistas.

Cabe mencionar que o comércio informal nas malhas ferroviárias é foco de atenção e trabalho para alguns pesquisadores da América Latina, África e Ásia, seja sob os aspectos econômicos financeiros, seja por conta das relações sociais e de trabalho (PIRES, 2010; PERELMAN, 2013; WILLEMSE, 2013; SILVA, 2014; CHINNAPPAN, 2016; JORDÃO; STAMPA, 2016; CHAGAS, 2018; SANTOS, 2019).

Esse comércio informal nos trens, também considerado clandestino, não é somente um meio de sobrevivência, mas é da mesma forma um modo de acesso a produtos para certa camada da população que não tem acesso aqueles vendidos no comércio formal. Uma parcela da população pauperizada, só tem acesso a determinados produtos nos trens, já que o valor da mercadoria apresentada é menor do que no comércio formal (SEABRA, 2009; SILVA, 2020).

Registra-se que esse comércio informal, em relação ao formal, é de desleal concorrência pelo prisma econômico. Algumas mercadorias são provenientes de roubos e furtos, e por conseguinte não geram arrecadação tributária, acarretando consequências fiscais danosas ao Estado.

Enquanto o trem desliza sobre os trilhos, os vendedores percorrem os vagões com discurso decorado e animado, e é preciso ter desenvoltura e potencial vocal para chamar a atenção dos usuários e realizar boas negociações. Muitos deles veem o comércio informal como uma oportunidade de desenvolvimento socioeconômico frente ao problema do desemprego, decorrente da demissão do emprego formal ou falta de inserção no mercado de trabalho por ausência de qualificação técnica, ou mesmo por opção própria pela informalidade (CHAGAS, 2018).

Alguns ambulantes estão nessa condição por conta da crise econômica agravada pela pandemia (MARANHÃO, 2020), pois estão passando por necessidades, perderam o seu emprego anterior, e não encontraram vaga no mercado de trabalho devido a sua baixa qualificação, ou ausência de vagas devido à grande procura, e assim, necessitarem de uma alternativa para seguirem em frente.

AMBULANTES: CONDIÇÕES DE TRABALHO E MERCADORIAS

Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 68% dos trabalhadores que ficaram sem trabalho no segundo trimestre de 2020 tinham postos informais. Levantamento do mesmo instituto mostra que, até o fim de 2019, essa categoria representava 38 milhões de pessoas e, em

muitos estados, o número de informais supera a barreira de 50% do total de trabalhadores (MONITOR MERCANTIL, 2021).

Brasileiros informais que foram dispensados durante a pandemia não tiveram direito ao FGTS, ao seguro-desemprego, ao acerto pelo tempo trabalhado, ao pagamento de férias e 13º salário, nem a qualquer outro direito garantido, benefícios comuns a quem tem a carteira de trabalho assinada e que garantem algum período de estabilidade para quem acabou de perder o emprego (MONITOR MERCANTIL, 2021).

O trabalho informal pode apresentar como vantagens – ganhos imediatos com as vendas, muitas vezes mais significativos do que o empregado formal, autonomia e flexibilidade nos horários – mas, também, não deixa de elencar uma série de desvantagens, como a ausência dos direitos trabalhistas: férias remuneradas, 13º salário, FGTS, auxílios em caso de doenças ou acidentes do trabalho, ausência de contribuição previdenciária (MONITOR MERCANTIL, 2021).

Nas plataformas e nos vagões dos trens, há um grande número de pessoas que ganha a vida vendendo produtos, tocando instrumentos ou pedindo moedas. Mesmo havendo proibição para venda, os vendedores estabelecem seu próprio sistema de regulamentação e proibições. Percebe-se que existe uma hierarquia entre os ambulantes, seja pelo tempo de atividade no ramal, seja por condições impostas pela localidade que o ambulante habita, mas há respeito em relação aos comerciantes idosos.

Convém registrar que o trabalho dos ambulantes no trem não é tratado de forma amistosa pelo estado e muito menos pela SuperVia que, por sua vez, coloca seus agentes de fiscalização na perseguição aos ambulantes, pois se credita a eles um olhar de ilegalidade na compra de seus produtos, e assim não poderia ser comercializado dentro do trem, e tratam essa atividade como se fosse ilícita.

De acordo com o Decreto n. 2.041, de 27 de fevereiro de 1940, o exercício da profissão de ambulante depende de licença da autoridade competente, mediante exibição de carteira profissional emitida pelo Ministério do Trabalho, Indústria e Comércio (BRASIL, 1940).

As condições de trabalho presente nos trens, nem de longe se comparam as do mercado de trabalho formal. Os trabalhadores ficam durante sua jornada de trabalho expostos ao ruído, as temperaturas quentes e frias, e aos agentes de fiscalização responsáveis pela ordem nas plataformas e vagões. Todos esses fatores contribuem para a não efetivação dos direitos sociais (CHAGAS, 2018).

Os ambulantes nos trens do Rio de Janeiro não possuem uniformes (os poucos legalizados – antes da pandemia – eram avistados com coletes informando sua condição de ambulante autorizado), até mesmo porque não são legalizados. Por conta dessa questão, cada um veste-se como melhor lhe convém, em sua maioria os homens trajam bermudas, chinelos e camisetas, são raros aqueles que usam tênis, e quase todos fazem uso de boné. As poucas mulheres encontradas comercializando produtos pela

manhã, usam calça, saia, bermudas ou saias, com tênis ou sandálias femininas, além disso, algumas utilizam toucas ou cabelos presos. Porém, no período noturno, as mulheres costumam usar shorts e blusas mais curtas, com chinelos de dedo, tal qual os homens. Nenhum dos ambulantes que comercializa alimentos faz uso de luvas.

Em relação a esses aspectos, Brito e Souza (2019) ressaltam a necessidade de os ambulantes utilizarem equipamentos de proteção (toucas e luvas) para a manipulação de alimentos, bem como observarem normas de higiene, por exemplo, cuidado com as mãos para evitarem a contaminação dos produtos.

Outro fator que merece destaque nas atividades dos ambulantes é a procedência das mercadorias, e que com certeza, influencia na ação dos agentes de fiscalização da SuperVia. Várias vezes por semana é possível ouvir a expressão: "*O caminhão tombou, o preço baixou*". Esse bordão[7] faz apologia à comercialização de mercadorias provenientes de cargas roubadas e tais produtos são ofertados, geralmente, com valores cheios (R$ 5,00 ou R$ 10,00), conforme informações constantes da tabela 1. Esses ambulantes normalmente utilizam as caixas das mercadorias, diferentemente dos demais ambulantes que colocam seus produtos em sacos plásticos transparentes ou em isopor.

Tabela 1 – Produtos comercializados pelos ambulantes nos trens e de procedência duvidosa

Produto	Valor de mercado (R$)	Valor no trem (R$)
Margarina Becel (250 g)	4,99	5,00 (3 unidades)
Salame Italiano Sadia (800 g)	69,00	10,00 (peça)
Queijo Muçarela fatiado sadia (200 g)	14,90	5,00
Queijo Prato fatiado sadia (200 g)	15,30	5,00
Fone de ouvido Xiaomi	65,89	10,00
Caixa de hamburguer sadia (12 unidades)	26,99	10,00
Sanduíche SADIA Hot Pocket X-Burguer (145 g)	8,80	5,00 (1 unidade) 10,00 (3 unidades)

Fonte: Elaboração própria (2021).

Do lado externo das estações é comum encontrar as mercadorias listadas na tabela 1, e outras mais, por exemplo: caixas de leite de 1 litro, caixa de chocolates da marca garoto, iogurte de várias marcas, salsichas, mortadela, linguiças, etc. Existe, também, próximo as estações, alguns ambulantes que comercializam cigarros da marca GIFT, por exemplo, que vem direto do Paraguai, pois apesar de lá o produto ser legalizado, é repassado ao Brasil de forma ilegal, sem pagamento de tributos, ou com material falsificado, assim como diversos produtos de origem chinesa.

[7] É uma expressão comumente repetida por alguém, ou algo, sempre em uma determinada situação.

> Um dos grandes desafios do poder público no Rio de Janeiro é o combate à venda ilegal de cigarros, controlada por milicianos e traficantes. Estes obrigam comerciantes a venderem determinada marca, o que restringe o direito de escolha do consumidor, coloca em risco a vida dos vendedores que tentam resistir às pressões e prejudica o estado, que deixa de recolher impostos — em 2018, a perda na arrecadação foi de R$ 372 milhões (JORNAL MEIA HORA, 2019).

Contudo, o trabalhador ambulante dos trens, de maneira geral, é revendedor de mercadorias em pequena escala de produtos que são comprados, consignados ou produzidos caseiramente (chocolates, balas, sacolé, amendoim, doces caseiros, empadas, picolé, bebidas, etc.). Determinados homens vendem doces ou salgados preparados pelas esposas. A faixa etária dos ambulantes oscila entre 16 e 70 anos, sejam homens ou mulheres. É importante destacar que as mulheres ou idosos raramente vendem bebidas alcoólicas, majoritariamente são os homens, na maioria das vezes jovens.

Alguns ambulantes mencionaram que conseguem fazer entre 20 e 30% de lucro revendendo produtos industrializados, não lucram mais por conta dos impostos e que se os impostos fossem menores, poderiam obter lucros maiores, com um valor mais acessível para os consumidores. Por outro lado, aqueles que comercializam produtos confeccionados em casa, como empadas, docinhos - brigadeiros, cocadas, coxinhas, sacolés, bolos e sanduiches, conseguem lucrar de 2 a 3 vezes mais, na quantidade vendida e no valor arrecadado. Esses ambulantes de produtos caseiros ressaltam que o preço é mais acessível, porque conseguem comprar matérias primas com valor menor e não pagam tantos impostos como na aquisição das mercadorias industrializadas para revenda. Não é possível ter precisão na renda obtida pelos ambulantes, diariamente, dependendo do movimento nos vagões e do clima (chuvoso ou ensolarado), fazem algo entorno de R$ 100,00 a R$300,00, nos piores dias e dependendo da mercadoria, fazem apenas R$ 50,00.

Durante o período da pandemia o número de ambulantes aumentou e as mercadorias ofertadas tem sido as mais diversas. Nos primeiros meses, apesar das restrições de isolamento, surgiram novos vendedores, oferecendo máscaras de tecido e outros materiais (neoprene); recipientes portáteis para álcool líquido ou em gel; e medicamentos para combater o coronavírus, sem prescrição médica ou qualquer comprovação científica (figura 2).

Assim, boa parcela dos ambulantes teve que se adaptar às circunstâncias da pandemia para sobreviver, como mudar de negócio e vender o que as pessoas mais precisavam, bem como implementar outras estratégias de vendas para continuar gerando renda.

Apesar da diversidade de produtos ofertados, os ambulantes relatam que as vendas das suas mercadorias diminuíram com a chegada da pandemia, tudo isso porque os passageiros dos trens respeitaram as medidas de biossegurança declaradas pelo governo, como a radical quarenta instituída nos primeiros meses.

Figura 2 - Ambulante comercializando medicamentos no vagão do trem



Fonte: Jornal O São Gonçalo (2020).

Além disso, eles acreditam que há uma diminuição do interesse das pessoas em adquirirem algum bem ou produto, e isto se deve a diversos fatores, dentre eles: ao número elevado de mortes por COVID, e consequentemente ao medo que as pessoas têm de serem infectadas; a perda da renda familiar decorrente da falta de empregos, já que muitos estabelecimentos comerciais e empresas tiveram que fechar suas portas; e à queda do poder aquisitivo da população que, no momento, opta por comprar o básico.

MERCADORIAS E OS RISCOS À SAÚDE

Nos trens alguns passageiros costumam consumir bebidas (cervejas, água mineral ou refrigerantes) após o expediente, ou fazer compras de mantimentos ou alguns bens de consumo produzidos em massa (acessórios para celulares como fones de ouvido, capas de proteção, etc.) com os vendedores ambulantes.

Observou-se que os ambulantes manipulam gêneros alimentícios sem a correta higienização das mãos durante os processos de manipulação dos insumos; percebeu-se, também, a manipulação simultânea de gêneros alimentícios e de dinheiro, sem a higienização das mãos; os vendedores de alimentos, salgadinhos (empadas) e doces (brigadeiros) não utilizam contenção para o cabelo;

Convém destacar que de acordo com o Regulamento do comércio de ambulantes (BRASIL, 1940), os vendedores de gêneros alimentícios deverão:

- Usar vestuário adequado, a critério da autoridade municipal;
- Manter-se em asseio rigoroso; e
- Cuidar para que os gêneros não estejam deteriorados, nem contaminados e se apresentem em perfeitas condições de higiene.

Além disso, ressalta que os recipientes destinados à venda de bebidas, picolé, sacolé, empadas e outros gêneros alimentícios de ingestão imediata obedecerão aos regulamentos municipais, devendo as suas partes justapor-se rigorosamente, ou seja, deverão ficar fechados (BRASIL, 1940).

Por fim, com o propósito de alertar a população, a SuperVia investe em campanhas de conscientização com o objetivo de advertir os passageiros sobre a proibição do comércio de ambulantes (figura 3) e os riscos do consumo de produtos de procedência não conhecida e, por vezes, fora do prazo de validade.

Figura 3 - Cartaz de campanha educativa da Supervia



Fonte: Supervia (2021).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os ambulantes, no trem, fazem parte do cotidiano ferroviário e da cultura carioca. Mas, durante a pandemia, os comerciantes dos trilhos cariocas passam por dificuldades, pois as medidas de restrições sanitárias impuseram a proibição da circulação das pessoas e principalmente, dos ambulantes nas ruas.

A falta de amparo pelo poder público é evidente, pois alguns ambulantes relatam durante as viagens suas dificuldades para sobreviverem sem renda, e sem apoio da Prefeitura que alega falta de recursos para atender esses cidadãos excluídos, e em determinados momentos se manifesta informando que tal apoio deveria ser do Governo Federal.

Os ambulantes são tratados pelo poder público como marginais, pois alguns comercializam nos trens por conta dos acessos clandestinos nas estações ao longo dos ramais, e assim, conseguem transitar com mercadorias de procedência duvidosa. Contudo, existem ambulantes que compram seus produtos em lojas próximas à Estação Central do Brasil e com nota fiscal, ou produzem seus salgados e doces para comercializarem.

O reconhecimento dos ambulantes como patrimônio imaterial do Estado, em nada contribuiu para a situação dos mesmos, pois a atividade é regulada pela Prefeitura. Ou seja, os conflitos nas esferas estaduais e municipais ficam evidentes e sinalizam que não há uma ação conjunta para apoiar, ao menos, os ambulantes que são registrados junto ao município.

A pandemia desnudou ainda mais os dilemas dessa categoria de trabalhadores, principalmente na ótica da segurança pública. O momento deveria ser de reflexão em relação a um antigo problema, a falta de políticas públicas para os ambulantes. O vírus da COVID apenas deflagou que tais trabalhadores são e continuarão a ser marginalizados e colocados à margem da sociedade.

REFERÊNCIAS

BARSETTI, S. “Trabalhadores ambulantes dos trens são declarados Patrimônio Imaterial do Estado”. **Diário do Rio** [07/01/2021]. Disponível em: <https://diariodorio.com/>. Acesso em: 05/09/2021.

BRASIL. **Decreto n. 2.041, de 27 de fevereiro de 1940**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 02/09/2021.

BRASIL. **Decreto n. 1.832, de 4 de março de 1996**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br>. Acesso em: 02/09/2021.

BRITO, D. S.; SOUZA, W. L. “A importância do uso de equipamentos de proteção individual e a segurança dos alimentos manipulados por ambulantes no município de João Pessoa/PB”. **Nutrição Brasil**, vol. 18, n. 2, 2019.

BRUM, J. L. S. “Lugares em movimento: corporeidade e lugar nos trens urbanos do Rio de Janeiro”. **Ensaios de Geografia**, vol. 3, n. 5, 2014.

CENTRAL. “Supervia”. **Portal Eletrônico da Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística – CENTRAL** [30/08/2021]. Disponível em: <http://www.central.rj.gov.br>. Acesso em: 02/09/2021.

CHAGAS, J. S. **Informalidade e performance mercantil nas ferrovias da Região Metropolitana do Rio de Janeiro** (Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação em Sociologia). Niterói: UFF, 2018.

CHIGUDU, D. *et al*. "Street Entrepreneurship in the Wake of Covid-19: The Dilemma of Street Vending and Strategies for Endurance". **International Journal of Economics & Business Administration (IJEBA)**, vol. 9, n. 1, 2021.

CHINNAPPAN, D. "Formalising the Quandary of the Informal sector: A Study of the Female Hawkers in the Local Trains of Mumbai". **The Rights**, vol. 2, n. 1, 2016.

CNN BRASIL. "Rio suspende reajuste de passagem de trens urbanos, previsto para esta quinta". **Portal Eletrônico da CNN Brasil** [01/07/2021]. <https://www.cnnbrasil.com.br>. Acesso em: 06/09/2021.

DUTTON, R. **Estratégias e Táticas nos Trens da Supervia** (Dissertação de Mestrado em Ciências Sociais). Rio de Janeiro: PUC, 2012.

FECOMÉRCIO. "Aumento da informalidade no Rio traz desafios à segurança pública". **Portal Eletrônico da Fecomércio** [11/10/2018]. Disponível em: <http://www.fecomercio-rj.org.br>. Acesso em: 02/09/2021.

HART, K. "Informal income opportunities and urban employment in Ghana". **The Journal of Modern African Studies**, vol. 11, n. 1, 1973.

JORDÃO, A. P. F.; STAMPA, I. T. "Trabalho precário em pauta: a experiência dos ambulantes nos trens da RMRJ". **Revista Em Pauta: teoria social e realidade contemporânea**, vol. 14, n. 37, 2016.

JORNAL O SÃO GONÇALO. "Ambulante é flagrado supostamente vendendo cloroquina em trem no Rio". **Jornal O São Gonçalo** [05/08/2020]. Disponível em: <https://www.osaogoncalo.com.br>. Acesso em: 05/09/2021.

LIMA, J. C. "Precariedade: a barbárie assume seu protagonismo". **Portal Eletrônico Outras Palavras** [27/05/2019]. Disponível em: < https://outraspalavras.net>. Acesso em: 02/09/2021.

MARANHÃO, R. A. "Os cientistas sociais no combate ao coronavírus e contra a necropolítica: primeiras batalhas". **Boletim de Conjuntura (BOCA)**, vol. 2, n. 5, 2020.

MARANHÃO, R. A.; SENHORAS, E. M. "Pacote econômico governamental e o papel do BNDES na guerra contra o novo coronavírus". **Boletim de Conjuntura (BOCA)**, vol. 2, n. 4, 2020.

MONITOR MERCANTIL. "Trabalho informal foi o que mais sofreu impacto negativo na pandemia". **Jornal Monitor Mercantil** [30/03/2021]. Disponível em: <https://monitormercantil.com.br>. Acesso em: 02/09/2021.

PERELMAN, M. D. "Trabajar en los trenes: la venta ambulante en la ciudad de Buenos Aires". **Horizontes antropológicos**, vol. 19, n. 39, 2013.

PIRES, L. **Arreglar não é pedir arrego**: Uma etnografia de processos de administração institucional de conflitos no âmbito da venda ambulante em Buenos Aires e Rio de Janeiro (Tese de Doutorado em Antropologia). Niterói: UFF, 2010.

PORTILHO, L. "Cigarro vendido pela milícia dá prejuízo de R$ 372 milhões". **Jornal Meia Hora** [19/05/2019]. Disponível em: <https://www.meiahora.com.br>. Acesso em: 06/09/2021.

SANTOS, R. B. "Comércio informal no transporte ferroviário do Rio de Janeiro". **Anais do XVI Simpósio Nacional de Geografia Urbana-XVI SIMPURB**. Vitória: UFES, 2019.

SEABRA, L. B. "O trabalho informal nas ruas do Rio de Janeiro como meio de sobrevivência". **Anais da IV Jornada Internacional de Políticas Públicas**. São Luís: UFMA, 2009.

SILVA, A. M. C. "Super-via": transportando preconceitos, (in) criminando os excluídos. **Pensamento Plural**, n. 2, 2014.

SILVA, M. S. "Morre de corona ou morre de fome": o risco dual dos trabalhadores ambulantes frente à pandemia da COVID-19. **Áltera**, vol. 2, n. 10, 2020.

SUPERVIA. "Quem Somos". **Portal Eletrônico da SuperVia** [02/06/2021]. Disponível em: <https://www.supervia.com.br>. Acesso em: 02/09/2021.

WILLEMSE, L. "The vicious cycle of constraints: Foreign informal street traders in Johannesburg and Tshwane, South Africa". **Life in a Changing Urban Landscape**, vol. 1, 2013.



BOLETIM DE CONJUNTURA (BOCA)

Ano III | Volume 8 | Nº 22| Boa Vista |2021

http://www.ioles.com.br/boca

Editor chefe:

Elói Martins Senhoras

Conselho Editorial

Antonio Ozai da Silva, Universidade Estadual de Maringá

Vitor Stuart Gabriel de Pieri, Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Charles Pennaforte, Universidade Federal de Pelotas

Elói Martins Senhoras, Universidade Federal de Roraima

Julio Burdman, Universidad de Buenos Aires, Argentina

Patrícia Nasser de Carvalho, Universidade Federal de Minas Gerais

Conselho Científico

Claudete de Castro Silva Vitte, Universidade Estadual de Campinas

Fabiano de Araújo Moreira, Universidade de São Paulo

Flávia Carolina de Resende Fagundes, Universidade Feevale

Hudson do Vale de Oliveira, Instituto Federal de Roraima

Laodicéia Amorim Weersma, Universidade de Fortaleza

Marcos Antônio Fávaro Martins, Universidade Paulista

Marcos Leandro Mondardo, Universidade Federal da Grande Dourados

Reinaldo Miranda de Sá Teles, Universidade de São Paulo

Rozane Pereira Ignácio, Universidade Estadual de Roraima