

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

YARA GISELI DOS SANTOS DA CRUZ

O “Shopping-Trem” em São Paulo:

Agentes do circuito inferior da economia urbana na Linha 11 (Coral) da CPTM

SÃO PAULO

2025

YARA GISELI DOS SANTOS DA CRUZ

O “Shopping-Trem” em São Paulo:

Agentes do circuito inferior da economia urbana na Linha 11 (Coral) da CPTM

Trabalho de Graduação Individual apresentado
como requisito final para a obtenção do título de
Bacharel em Geografia pelo Departamento de
Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e
Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

Orientador: Profº Drº Fabio Betioli Contel

SÃO PAULO

2025

YARA GISELI DOS SANTOS DA CRUZ

O “Shopping-Trem” em São Paulo:

Agentes do circuito inferior da economia urbana na Linha 11 (Coral) da CPTM

Trabalho de Graduação Individual apresentado como requisito final para a obtenção do título de Bacharel em Geografia pelo Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

Data de Aprovação: _____

Profº Drº Fabio Betioli Contel

Universidade de São Paulo (Orientador)

Profª Drª Marina Regitz Montenegro
Universidade de São Paulo

Mª Juliana Santos de Oliveira
Universidade de São Paulo

SÃO PAULO

2025

Dedico esta monografia a todos aqueles trabalhadores brasileiros inseridos na informalidade que se dedicam dia a dia com sua força de trabalho ao sustento de suas famílias na esperança de dias melhores.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a minha mãe, Mônica Joanita, que com tanto amor, carinho e dedicação fez o possível para me dar o melhor e por ter permitido com que eu pudesse trilhar o caminho dos estudos e seguir meus sonhos de forma livre, e ao mesmo tempo me mostrar essa forma resiliente e ética de viver a vida.

A toda a minha família, que sempre esteve presente na minha criação e que ajudou a moldar parte de mim com tanto afeto e apoio durante essa jornada, especialmente a minha prima Raquel Bispo, que me apresentou e me incentivou a trilhar esse caminho completamente novo da universidade pública, e ao meu irmão Ervery Gabriel, por seu carinho e cuidado incondicional.

Agradeço também aos amigos que passaram pela minha trajetória, principalmente algumas pessoas queridas que têm a geografia como um modo de olhar a realidade, são eles, Mariane Carvalho, Camila Luz, Rafael Rodrigues, Virgínia Dantas, Sarah Floriano, Bruno Zanqueta, Josué Mendes, Eder Sakamoto e Jonathas Leão. Obrigada em especial ao Felipe Sorgon, pelo seu companheirismo e encorajamento durante esses bons anos.

Aos professores Fabio Contel, Eduardo Giroto e Marina Montenegro, agradeço pelas aulas e orientações e por terem me ajudado a trilhar esse caminho acadêmico desde o primeiro momento em que me fizeram conhecer uma outra perspectiva geográfica e decolonial de analisar o mundo.

*“Tenho apenas duas mãos
E o sentimento do mundo [...]”.*

Carlos Drummond de Andrade

RESUMO

Este trabalho analisa as dinâmicas do comércio ambulante dentro das dependências dos trens da Linha 11 (Coral) da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos na região metropolitana de São Paulo no Brasil, a partir da teoria dos circuitos da economia urbana, tendo como principal categoria de análise o “circuito inferior”. A pesquisa documental realizada permitiu coligirmos dados das apreensões de mercadorias de 2016 a 2024, a fim de compreender os fatores que ocasionam e contribuem para esse fenômeno e a relevância dessa forma de trabalho na constituição da cidade e na vida cotidiana dos trabalhadores informais enquanto sujeitos bem como da população paulista.

Palavras-chave: Shopping-Trem; Comércio Ambulante; Circuito Inferior da Economia Urbana; Globalização.

ABSTRACT

This academic work analyzes the dynamics of itinerant trade within the dependencies of the trains of Line 11 (Coral) of the Companhia Paulista de Trens Metropolitanos in the metropolitan region of São Paulo in Brazil, from the theory of urban economy circuits, having as main category of analysis the "lower circuit". The documentary research carried out allowed us to collect data on goods seizures from 2016 to 2024, in order to understand the factors that cause and contribute to this phenomenon and the relevance of this form of work in the city constitution and in the daily life of informal workers as subjects as well as the population of São Paulo.

Keywords: Shopping-Train; Itinerant Trade; Lower Circuit of Urban Economy; Globalization.

RÉSUMÉ

Ce travail analyse les dynamiques du commerce ambulant dans les dépendances des trains de la ligne 11 (Coral) de la Companhia Paulista de Trens Metropolitanos dans la région métropolitaine de São Paulo au Brésil, à partir de la théorie des circuits de l'économie urbaine, ayant comme catégorie principale d'analyse le "circuit inférieur". La recherche documentaire réalisée a permis de recueillir des données sur les saisies de marchandises de 2016 à 2024, afin de comprendre les facteurs qui provoquent et contribuent à ce phénomène et la pertinence de cette forme de travail dans la constitution de la ville et dans la vie quotidienne des travailleurs informels en tant que sujets ainsi que de la population de São Paulo.

Mots-clés: Shopping-Train; Commerce Ambulant; Circuit Inférieur de l'Économie Urbaine; Globalisation.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	10
CAPÍTULO 1: O TRABALHO PRECÁRIO A PARTIR DO CIRCUITO INFERIOR DA ECONOMIA URBANA.....	13
1.1 O Recente Aumento da Informalidade no Brasil.....	13
1.2 Uma Análise do Circuito Inferior da Economia das Cidades.....	15
CAPÍTULO 2: O CIRCUITO DE TRANSPORTES NO BRASIL.....	23
2.1 A Mobilidade Desigual Brasileira.....	23
2.2 Caracterização da Linha 11 - Coral da CPTM.....	33
CAPÍTULO 3: O COMÉRCIO AMBULANTE NOS TRENS ENQUANTO FENÔMENO URBANO.....	37
3.1 Sobre o Comércio Ambulante nos Trens das Metrópoles do País.....	37
3.2 Um Panorama da Opinião Pública sobre o Comércio Ambulante em São Paulo.....	43
3.3 O Shopping-Trem na Linha 11 - Coral da CPTM.....	49
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	58
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	62

INTRODUÇÃO

O comércio ambulante constitui um fenômeno recorrente nos centros urbanos, especialmente em regiões metropolitanas brasileiras marcadas por intensos fluxos de circulação de pessoas e por desigualdades socioeconômicas. No contexto da Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), esse tipo de atividade manifesta-se de maneira significativa no interior dos trens da Linha 11 – Coral, operada pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), configurando-se como um elemento da dinâmica econômica e social da cidade.

A pesquisa foi pensada inicialmente a partir de uma observação empírica da realidade em questão. Durante o ano de 2019, participei de um projeto de extensão em Docência em uma escola pública municipal localizada no distrito de Itaim Paulista, extremo leste da cidade de São Paulo; ao frequentar a Linha 11 semanalmente para meu deslocamento, fiquei intrigada com a dinâmica de compra e venda de produtos dentro dos trens, surgindo então os seguintes questionamentos: Como pode ser definido o fenômeno chamado popularmente de “Shopping-Trem”? Quais suas principais características? Este fenômeno teve um aumento nos últimos anos no transporte público da cidade de São Paulo? Quais as singularidades dele dentro dos trens da Linha 11 (Coral) da CPTM? É possível analisar estes processos a partir da teoria dos dois circuitos da economia urbana? Como identificar o perfil dos vendedores ambulantes e usuários compradores do chamado “Shopping-Trem”? E como conseguimos entender a dimensão normativa que regula – ou reprime – estas atividades?

Este trabalho, portanto, tem como objetivo analisar as dinâmicas do comércio ambulante dentro das dependências desta linha ferroviária, utilizando como referencial teórico o conceito de circuito inferior da economia urbana, elaborado pelo geógrafo Milton Santos em seu livro *O Espaço Dividido* (1979)¹. De acordo com o pensador, o circuito inferior da economia é parte da economia urbana e caracteriza-se por atividades de menor escala, baixa capitalização, uso intensivo de mão de obra, e voltada, em grande parte, para a população de

¹ *O Espaço Dividido: Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos* de 1979 do geógrafo Milton Santos (originalmente, *L'Espace Partagé: Les deux circuits de l'économie urbaine des pays sous-développés*, 1974), é uma obra fundamental na formulação de uma teoria sobre o espaço geográfico e a urbanização nos países periféricos e representa um marco na construção de uma "economia política da urbanização do Terceiro Mundo".

baixa renda. Esse circuito inclui setores como o comércio ambulante, serviços informais, pequenas oficinas e produção artesanal; assim, este conjunto de atividades se contrapõe – e ao mesmo tempo complementa – o circuito superior da economia, que envolve grandes empresas, transações financeiras sofisticadas e tecnologias avançadas, voltadas para a classe alta e parte da classe média. Assim, ambos os circuitos estão interligados, pois o circuito inferior depende, direta ou indiretamente, das dinâmicas do circuito superior para sobreviver e o circuito inferior é fundamental para a economia urbana, especialmente em momentos de crise econômica e desemprego, ao servir como alternativa para aqueles que não conseguem se inserir no mercado formal. Ainda que saibamos que a teoria dos dois circuitos da economia urbana tenha sido proposta como uma alternativa crítica às teorias da “formalidade”, vários dos autores analisados se utilizam do binômio formal/informal para analisar o trabalho nas cidades dos países periféricos, e em várias partes do texto optamos por manter esta denominação.

Nosso estudo fundamenta-se também na análise de dados sobre apreensões gerais e de mercadorias confiscadas entre os anos de 2016 e 2024 disponibilizados pela CPTM, com o propósito de compreender a partir de sua variação em números reais, os fatores que impulsionam e sustentam esse fenômeno, bem como sua relevância na constituição do espaço urbano e na vida cotidiana dos trabalhadores precários e da população paulista.

Após sua reeleição em 2014, o governo Dilma Rousseff enfrentou turbulências políticas que, somadas a medidas de contenção do consumo, levaram à recessão econômica, aliada a uma tendência econômica neoliberal de caráter mundial. Com isso, o desemprego aumentou gradativamente, e os estratos mais baixos da população, especialmente nos grandes centros urbanos, recorreram ao circuito inferior da economia urbana como alternativa para gerar renda e manter o padrão de consumo conquistado nos anos anteriores, como também lembra Capelli (2017).

Ademais, a metrópole enfrenta uma rede de transportes disfuncional e desigual cuja organização urbana prioriza as áreas centrais com maior infraestrutura, em detrimento da infraestrutura de mobilidade urbana precária nas periferias, que comporta a maioria dos assalariados e trabalhadores precários, e que simultaneamente reproduz uma lógica de desigualdade de distribuição e acesso físico e espacial às melhores condições e oportunidades de trabalho.

Ao abordar essa temática, busca-se evidenciar como o comércio ambulante reflete a precarização das condições de trabalho e a insuficiência de oportunidades no mercado formal, ao mesmo tempo em que se insere em uma lógica própria de organização da economia urbana, especialmente para certos grupos e certos corpos. Portanto, a investigação pretende contribuir, modestamente, para o debate acadêmico sobre a precariedade no espaço público e na metrópole urbana, fornecendo subsídios para a formulação uma análise embasada da questão e quiçá de políticas públicas voltadas à regulamentação e ao reconhecimento dessa prática como parte legitimamente integrante da dinâmica das cidades.

CAPÍTULO 1: O TRABALHO PRECÁRIO A PARTIR DO CIRCUITO INFERIOR DA ECONOMIA URBANA

1.1 O Recente Aumento da Informalidade no Brasil

O espaço urbano metropolitano assume novas formas e sofre mutações sistematicamente, tanto na cidade de São Paulo, quanto em outras cidades do Brasil e da América Latina. O processo histórico de urbanização, industrialização e crise fomenta novas centralidades e novos espaços periféricos em todo o mundo, porém, na América Latina, estes fenômenos possuem um caráter diferente devido a sua posição na divisão internacional do trabalho.

As formações nacionais da América Latina possuem três características principais cuja relação é intrínseca e funcionalista: no plano morfológico as cidades são macrocefálicas; no plano econômico existe um setor terciário “inchado”; e no plano demográfico há a marginalidade (CASTELLS, 1973). As cidades macrocefálicas são marcadas pela concentração excessiva de demanda e oferta de empregos, bem como de infraestrutura, em detrimento de outras regiões. Essa desigualdade espacial, especialmente evidente ao comparar países desenvolvidos e subdesenvolvidos, coloca o Brasil em uma posição de predominância do chamado circuito inferior da economia urbana, conceito definido por Milton Santos ([1979] 2004). Nesse contexto, destacam-se os subempregos e ocupações temporárias no setor terciário, que absorvem a maior parte da população economicamente ativa, enquanto o setor industrial desempenha um papel menos expressivo.

Este contingente populacional fora do mercado de trabalho formal não é propriamente um exército industrial de reserva, pois a industrialização nos países da periferia do capitalismo não é um fenômeno intensivo como no “primeiro mundo”, tampouco a quantidade e relevância desse setor é suficiente para empregar a todos, colocando essa população, que excede em muito o exército de reserva, numa situação marginal e extremamente precarizada (SANTOS, [1979] 2004).

É possível observar diversas formas de subsistência criadas ao longo do tempo pela classe trabalhadora não inserida no mercado formal de trabalho, sendo que o chamado setor

terciário – que inclui o comércio e os serviços –, sempre foi a força motriz da geração de ocupações para esta população de baixa renda das grandes cidades. Neste contexto, nota-se um fenômeno relativamente novo que cresce de maneira exponencial nas grandes cidades latinoamericanas: o comércio ambulante dentro dos equipamentos de transporte público.

De acordo com Capelli (2017), a queda do crescimento econômico brasileiro iniciada no final do primeiro mandato do governo da presidente Dilma Rousseff, gerou uma grande instabilidade política, o que agravou ainda mais o momento recessivo pelo qual a economia do país se encontrava, refletindo diretamente no cenário econômico geral e na oferta de empregos. Numa relação dialética, a contradição existente na estrutura brasileira que culminou no *impeachment* da então presidente, logo após o início de seu segundo mandato, não resolveu os problemas econômicos e ainda assim, o Brasil continuou a trilhar o caminho da recessão econômica em conjunto com a economia mundial. Este período de recessão aumentou a taxa de desemprego no país e consequentemente a taxa de informalidade no mercado de trabalho, que nos países subdesenvolvidos, apesar das crises, tende a se perdurar, pois é o circuito inferior da economia urbana que fornece a maior quantidade de ocupação para a população de baixa renda (SANTOS, [1979] 2004). A partir desse cenário, muitos recém desempregados viram como alternativa de sustento o comércio ambulante, e ilegal, realizado em várias partes da cidade (incluindo as dependências de vagões das linhas de trem e metrô).

Acrescenta-se a este fator, o aumento da inflação e consequente elevação dos preços dos bens de consumo, que fez com que a entrada da população ativa no circuito inferior da economia urbana se tornasse uma das poucas alternativas de sobrevivência para os trabalhadores metropolitanos – permitindo inclusive que a classe baixa mantivesse certo nível de consumo – devido ao seu reduzido poder aquisitivo. Soma-se a estes fatores que poderíamos chamar de “macroeconômicos” aqueles ligados à praticidade de se adquirir bens de consumo durante o tempo gasto na viagem do transporte público. A variedade e a quantidade de produtos ofertados contempla bem a demanda, e além dos preços baixos, para a população de baixa renda usuária cotidiana do transporte público em São Paulo a comodidade e a otimização do tempo gasto no trajeto são fatores essenciais para a manutenção desse tipo de atividade.

Concomitantemente a estes fenômenos, identificamos ainda que existe certa ineficiência da fiscalização dessa atividade, tendo em vista ser este um comércio ilegal perante o poder público, e que portanto, não poderia ocorrer dentro dos vagões dos trens metropolitanos.

Os vendedores ambulantes ou “marreteiros”, como são conhecidos, fazem parte do cotidiano da população que utiliza o transporte público na cidade de São Paulo, principalmente nos trens da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM². Eles implementam um novo tipo de uso dos vagões (e das infraestruturas do transporte público), transformando-os em áreas para a realização de atividades de comércio típicas do circuito inferior da economia urbana; dito em termos populares, estes agentes econômicos transformam estas infraestruturas e objetos técnicos em um “shopping sobre os trilhos”, ou até mesmo em uma espécie de “feira-livre”, onde quem anuncia mais alto e de forma mais criativa obtém maior êxito nas vendas.

1.2 Uma Análise do Circuito Inferior da Economia das Cidades

Este fenômeno do comércio ambulante nos trens da cidade de São Paulo teve um salto quantitativo com o aumento significativo de vendedores *marreteiros*³, e um salto qualitativo, através da ampliação do perfil dos vendedores e da variedade de produtos ofertados. Se antes o comércio restringia-se a bala, chocolate, água e fones de ouvidos, atualmente há também, roupas, produtos de higiene e cosméticos, eletroeletrônicos diversos, ferramentas, e extraordinariamente, bebida alcoólica. Os vendedores, a medida em que conseguem os produtos por um preço mais baixo, geralmente oriundos de centros comerciais próximos ao entorno das estações, de lojas atacadistas, lojões populares, comércios locais pertos de suas residências e em caso de eletrônicos até na região da Rua 25 de Março⁴, podem repassá-los

² A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) é uma sociedade de economia mista operadora de transporte ferroviário vinculada à Secretaria dos Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo. É atualmente responsável pela operação e manutenção de cinco das sete linhas (Linhas 7, 10, 11, 12 e 13) do Trem Metropolitano de São Paulo, além do Expresso Turístico. As linhas 8 e 9 passaram a ser operadas pela empresa privada ViaMobilidade em 2022.

³ Marreteiro é um termo regional para designar um vendedor ambulante, ou seja, um comerciante que vende produtos de forma autônoma e itinerante.

⁴ A Rua 25 de Março é uma via pública na região central da cidade de São Paulo que abriga o maior centro comercial da América Latina.

muitas vezes a um preço menor que o usual para o consumidor final, e como o fluxo de pessoas e de vendas é bastante alto e baseado nessa rotatividade, a possível apreensão de sua mercadoria pode não gerar grandes prejuízos, fazendo ainda assim, valer o risco; já as mercadorias que são apreendidas têm destinos por enquanto apenas especulados (CAPELLI, 2017, p. 68-69).

É desse modo que a população de baixa renda, pertencente a uma situação de marginalidade, encontra novas formas de se inserir e sobreviver no mercado de consumo. Para Santos ([1979] 2004), é na esfera do consumo que se distingue um dos fatores de diferenciação estrutural dos países desenvolvidos dos países subdesenvolvidos: nos países desenvolvidos, todas as pessoas da classe trabalhadora têm acesso a praticamente todos os bens que são produzidos, e nos subdesenvolvidos isso é apenas um privilégio das classes altas; daí a visão dele de que “os pobres [...], são aqueles que não tem acesso, de modo regular, aos bens de consumo corrente considerados como o mínimo indispensável numa certa sociedade” (SANTOS, [1979] 2004, p. 47).

Ainda conforme Milton Santos ([1979] 2004), os dois circuitos da economia urbana são advindos da modernização tecnológica e para pensar a organização temporal do espaço geográfico dos países subdesenvolvidos é necessário ter em conta que houveram “modernizações” no plural, assim a periodização da história é importante para uma análise das modernizações sucessivas na qual o espaço periférico é submetido, modernização esta que pode ser caracterizada pela “generalização de uma inovação vinculada de um período anterior ou da fase imediatamente precedente” (SANTOS, [1979] 2004, p.31).

Pode-se dividir essas grandes revoluções em cinco períodos: o primeiro período do final do século XV até o final do século XVI; o segundo com fim no século XVIII; o terceiro período que termina na segunda metade do século XIX; o quarto, que vai até 1945-50; e o quinto, no período atual. Como num sistema integrado, os pólos centrais são os difusores das modernizações tecnológicas, que impõem aos espaço subjacentes seu novo modo de organização, sendo assim, a formação do território é uma junção dos seguintes fatores: o momento da intervenção das primeiras forças externas com os impactos sucessivos de outras modernizações. Todo espaço tem portanto, de maneira singular, uma evolução baseada na conjunção de forças externas vinda dos países polos e das forças já existentes naquele espaço.

A modernização atual, caracterizada pelas criações do sistema tecnológico, é definida pelas grandes corporações e seus suportes necessários, como a difusão da publicidade e de toda sorte de informações corporativas. Desse modo, o período atual se distingue pelo uso mais intensivo da tecnologia por parte das firmas e dos países hegemônicos; e nos países subdesenvolvidos, a informação e o consumo são amplamente difundidos a partir do centro. Como forças de geração e dispersão, ela forma a atual configuração do espaço geográfico. Essa atualização do sistema de consumo foi acompanhada de uma deformação da estrutura de consumo vigente, reduzindo as demandas dos produtos locais. Da mesma forma que criam necessidades, as modernizações do Terceiro Mundo criam uma quantidade limitada de empregos não absorvidos pela indústria e também pela agricultura, então a força de trabalho que não pára de aumentar influencia a criação de atividades de pequenas dimensões. Portanto,

“a existência de uma massa de pessoas com salários muito baixos ou vivendo de atividades ocasionais, do lado de uma minoria com rendas muito elevadas, cria na sociedade urbana uma divisão entre aqueles que podem ter acesso de maneira permanente aos bens e serviços oferecidos e aqueles que, tendo as mesmas necessidades, não tem condições de satisfazê-las. Isso cria ao mesmo tempo diferenças quantitativas e qualitativas no consumo. Essas diferenciações são a causa e o efeito da existência, ou seja, da criação ou da manutenção, nessas cidades, de dois circuitos de produção, distribuição e consumo dos bens e serviços.” (SANTOS, [1979] 2004, p. 37)

Neste sentido, podemos definir o circuito superior da economia a partir das principais entidades que o constituem. Ele é formado fundamentalmente por grandes bancos, comércio e indústria de exportação, indústria urbana moderna, serviços modernos, atacadistas e transportadores, podendo eles dividirem-se como puros, impuros e mistos. Já o circuito inferior da economia urbana é constituído essencialmente por formas de fabricação de não-“capital intensivo”, pelos serviços não modernos fornecidos “a varejo e pelo comércio não moderno de pequena dimensão” (SANTOS, *op. cit.*, 40). Os atacadistas e transportadores por exemplo se enquadram no tipo do circuito superior e tem dupla ligação, sendo que o primeiro além de estabelecer uma relação entre os dois circuitos pode ser também o próprio comerciante e o segundo é um elemento integrante do circuito superior, do mesmo modo que está no topo do circuito inferior numa cadeia ampla de outros intermediários.

Além dos seus fatores constituintes, os circuitos são definidos também pelo conjunto de atividades realizadas em determinado contexto e pelo setor da população que se liga a ele

essencialmente pela atividade e pelo consumo. Em tese, todas as populações podem consumir e trabalhar nos dois circuitos, mas num geral, as classes altas consomem no circuito superior, as classes baixas consomem no circuito inferior e a classe média em ambos os circuitos. Uma especificidade do circuito inferior é que os indivíduos que nele consomem não são força de trabalho exclusiva dele, podendo ocasionalmente vender sua força de trabalho no outro circuito.

Duas características fundamentais para serem definidos os dois circuitos são suas diferenças de *tecnologia* e *organização* constitutivas. Enquanto o circuito superior usa de tecnologia de alto nível, como o “capital intensivo” imitativo, o circuito inferior é baseado no “trabalho intensivo” criativo. O superior é beneficiado pelo crédito bancário e pelo apoio estatal; produz grande volume de mercadorias; seus preços são na maioria pré-fixados; é realizado investimento em caras publicidade induzindo a necessidade de compra; e garante em sua maioria empregos estáveis e com remuneração acima do salário mínimo. Por outro lado, o circuito inferior é suprido pelo crédito individual para o giro de capital líquido; opera com números pequenos de mercadorias; seus preços sofrem grande variação; e conta com a criatividade de divulgação e possuindo uma clientela fiel baseada na confiança das micro relações; depende também da demanda de compra já instituída apoiando-se no consumo; e impera a remuneração baixa e variável e a alta rotatividade, mas sendo o principal fornecedor de ocupação para a população pobre e para os imigrantes. Há também no circuito inferior a reutilização de bens duráveis, cristalizada nas atividades de conserto de roupas e aparelhos. Outro ponto ressaltado por Santos é que “as atividades do circuito superior usufruem ou indiretamente da ajuda governamental, enquanto as atividades do setor inferior não dispõem desse apoio e frequentemente são mesmo perseguidas e, como no caso dos vendedores ambulantes em numerosas cidades” (SANTOS, [1979] 2004, p.47).

Para uma análise pertinente sobre o tema, é importante historicizar certas etapas e aspectos das dinâmicas do circuito inferior da economia no Brasil. De acordo com Marina Montenegro (2013), desde a segunda metade dos anos 1980, o mercado de trabalho brasileiro tem experimentado uma série de mudanças negativas, especialmente nas metrópoles. Observa-se uma forte redução do emprego formal, um aumento dos empregos sem registro e das ocupações não assalariadas, além de uma deterioração das condições e das relações de trabalho. E este cenário é mais acentuado nas áreas urbanas, onde a pobreza tem se tornado

cada vez mais um fenômeno tipicamente metropolitano. Entre 1992 e 2004, a participação dos pobres nas áreas urbanas e metropolitanas aumentou significativamente, enquanto a participação dos pobres nas áreas rurais diminuiu. Na década de 1990, a maior parte das novas ocupações nas metrópoles foi gerada por micro e pequenas empresas, caracterizadas por baixa capitalização e baixa produtividade. Já dentre os anos de 1996 e 2002, o número de microempresas no Brasil quase dobrou, representando 93,6% do total de empresas em 2002 e gerando uma quantidade significativa de trabalho, no entanto, essas microempresas oferecem, em sua maioria, empregos precários (MONTENEGRO, 2013, p.36–37).

Para Montenegro (2013), o aumento das micro e pequenas empresas e das ocupações oferecidas por elas está ligado à expansão do circuito inferior da economia, que envolve todas as formas de trabalho que geram renda com baixo capital e baixa organização e que tem se ampliado e diversificado, especialmente em grandes cidades como São Paulo, onde os micronegócios proliferam. As atividades do circuito inferior incluem comércio de alimentos, vestuário, reparação de veículos, serviços de beleza, entre outros, e tais negócios muitas vezes utilizam tecnologias obsoletas ou de segunda mão, mas também têm acesso a novas tecnologias devido à banalização do consumo de itens modernos entre as classes populares. Portanto, a relação entre os circuitos inferior e superior marginal é complexa, com o primeiro utilizando tecnologias acessíveis e o segundo beneficiando-se da modernização e da globalização⁵. Essa interação revela a participação ativa dos mais pobres nas variáveis chave do período em questão, como o crédito e o consumo, embora de maneiras diferentes dos agentes hegemônicos.

A publicidade e a diversificação dos serviços são estratégias comuns no circuito inferior, onde os pequenos negócios frequentemente combinam várias atividades para maximizar suas fontes de renda. A globalização e a financeirização também influenciam esse circuito com a proliferação de formas de pagamento modernas como cartões de débito e crédito e pix. É essa variedade de atividades no circuito inferior em São Paulo que demonstra como a cidade abriga tanto a modernidade quanto práticas tradicionais e informais de trabalho à medida que esse circuito continua se expandindo e se adaptando às condições

⁵ O circuito superior marginal é uma maneira de organização do circuito superior que utiliza de formas de produção menos modernas no caráter tecnológico e organizacional. Para Santos ([1979] 2004, p.103), “o circuito superior marginal pode ser o resultado da sobrevivência de formas menos modernas de organização ou a resposta a uma demanda incapaz de suscitar atividades totalmente modernas [...]”.

econômicas e sociais atuais, revelando uma dinâmica complexa e resiliente entre os diferentes segmentos da economia urbana, como afirma ainda a autora,

“o circuito inferior continua a fazer uso de tecnologias obsoletas ou tradicionais; mas, por outro lado, no período atual, amplia-se a possibilidade do uso de técnicas relativamente modernas, embora os objetos que chegam a este circuito já se encontrem relativamente ‘superados’ pela produção acelerada de novos objetos e pela obsolescência planejada do circuito superior.” (MONTENEGRO, 2013, p. 39)

María Laura Silveira (2013), nos traz uma análise sobre a globalização e seu impacto na organização e funcionamento das cidades e nos dois circuitos. Para ela, o sistema técnico, influenciado por conteúdos científicos, informacionais e financeiros, permite a ocupação de novas áreas para a produção e centraliza o poder político em poucos pontos do território. Esse circuito superior, controla o território nacional e se distancia das atividades cotidianas das cidades, enquanto a agricultura moderna e a indústria dispersa exigem serviços urbanos especializados. Com a aceleração da urbanização, aumenta-se a população urbana assim como as demandas materiais e imateriais para suprir estas atividades modernas, como técnica, propaganda, administração, logística, exportação e finanças, que fortalecem seletivamente o circuito superior nas grandes e médias cidades.

O circuito superior marginal desempenha um papel importante na economia urbana, ele engloba atividades econômicas que estão conectadas a setores mais avançados tecnologicamente, mas que ocupam posições periféricas no mercado global ou nacional. Tais atividades obtêm lucros modestos e têm pouca capacidade de competição direta com atores hegemônicos, as grandes corporações. Entretanto, a cooperação entre essas atividades é fundamental para a sobrevivência da economia, pois dependem de redes locais, como pequenas e médias empresas que atuam no mercado interno. A desigualdade no valor do trabalho é evidenciada também pelo papel do poder público, que atua como um mediador, por vezes oferecendo incentivos à existência de pequenas e médias empresas ou então priorizando as políticas para as corporações hegemônicas (SILVEIRA, *op. cit.*).

A economia do circuito inferior, desenvolvida pela insatisfação das demandas da economia hegemônica e pelo desemprego estrutural, cria então oportunidades de trabalho e consumo de bens e serviços de menor valor agregado. Assim, a contiguidade no circuito inferior da economia urbana permite uma certa socialização dos fatores de produção, embora

seja dependente da ordem espacial ditada pelos oligopólios. As desigualdades técnicas e políticas entre os agentes revelam que a cidade é uma manifestação da economia oligopolizada e um meio para a oligopolização da economia. Esse processo é dinâmico e contraditório, redefinindo as divisões territoriais do trabalho. Dessa forma, a pobreza estrutural e a resistência são discutidas como elementos centrais na cidade contemporânea, que é vista, portanto, como um “espaço dividido”, porém compartilhado, onde as divisões territoriais do trabalho coexistem e onde as novas possibilidades técnicas e políticas podem indicar caminhos para o futuro. Nas palavras de Silveira (2013, p. 69):

“O papel do consumo é fundamental, ensejando concomitantemente o acesso aos novos bens, a obediência às normas e o endividamento. Assim, enquanto os agentes do circuito inferior aumentam seus consumos mercantis – em parte pela diminuição dos papéis sociais do Estado – vêm crescer suas dívidas e suas limitações de acesso aos bens de direito comum. No momento em que os pobres incorporam não poucas variáveis do período, aumentam sua participação na divisão do trabalho hegemônica, compartilhando ainda mais a cidade, mas não superam a escassez. É a produção de pobreza estrutural que reafirma a existência desse espaço dividido.”

Sendo assim, podemos considerar o comércio ambulante dentro dos trens não apenas como fruto da precariedade do trabalho e do papel do país na divisão internacional do trabalho, mas também como uma forma de resistência à qual os sujeitos trabalhadores encontraram e criaram seus meios para a reprodução da vida material.

Em São Paulo, a maior metrópole brasileira, o circuito inferior se entrelaça de maneira evidente com o sistema de transportes, especialmente em duas dimensões: a mobilidade dos trabalhadores e consumidores desse circuito e o uso dos espaços de transporte como ambientes de comercialização. Assim, os trabalhadores do circuito inferior, como vendedores ambulantes e entregadores autônomos, dependem intensamente da infraestrutura de transporte público — ônibus, trens e metrô — para acessar mercados consumidores, adquirir mercadorias e realizar suas atividades econômicas. Os próprios espaços de transporte, como estações, terminais e pontos de ônibus, tornam-se arenas de expressão econômica, servindo de palco para a venda de produtos, prestação de serviços e outras práticas características do circuito inferior.

Além disso, a expansão do sistema de transporte público em São Paulo impacta diretamente as dinâmicas do circuito inferior. A chegada de novas linhas de metrô e corredores de ônibus, por exemplo, não apenas conecta áreas periféricas ao centro, mas também redistribui as oportunidades econômicas, permitindo a ampliação de mercados para trabalhadores autônomos e pequenos empreendedores. Em contrapartida, as transformações urbanas associadas a esses projetos, como processos de gentrificação ou reorganização espacial, podem excluir ou marginalizar trabalhadores do circuito inferior, deslocando-os para áreas ainda menos acessíveis ou rentáveis.

A precariedade que marca o circuito inferior, aliada à complexidade do sistema de transporte de São Paulo, também revela tensões sociais e econômicas. A presença de vendedores ambulantes nos vagões de trem ou plataformas de metrô, por exemplo, pode ser interpretada tanto como um reflexo da precariedade econômica quanto como uma estratégia de sobrevivência em um espaço público altamente dinâmico. Essa prática, muitas vezes combatida pelas autoridades sob justificativas de ordem e segurança, é, na verdade, parte integrante da economia urbana e da experiência cotidiana de grande parte da população paulistana. Portanto, a interação entre o circuito inferior da economia urbana e os transportes em São Paulo é um exemplo evidente de como infraestrutura e práticas econômicas populares se moldam mutuamente, numa relação que exige abordagens integradas e políticas públicas que reconheçam a importância do circuito inferior não apenas como expressão da desigualdade, mas também como parte essencial da vitalidade econômica e social da metrópole.

CAPÍTULO 2: O CIRCUITO DE TRANSPORTES NO BRASIL

2.1 A Mobilidade Desigual Brasileira

De acordo com Zandonade e Moretti (2012), o sistema de mobilidade nas metrópoles brasileiras, especialmente em São Paulo, reflete desigualdades sociais e ambientais profundas, resultantes do modelo de urbanização desigual, modelo esse cuja infraestrutura urbana é marcada pela priorização do automóvel individual, em detrimento do transporte público, criando um padrão de acessibilidade desigual, em que situação é agravada pelo aumento da poluição, congestionamentos, e pela inadequação dos espaços públicos, que revela a ineficiência do sistema viário e o impacto negativo no meio ambiente.

A urbanização dispersa e a metropolização, intensificadas a partir da segunda metade do século XX, transformaram o sistema de mobilidade em elemento estruturador do tecido urbano acentuando a segregação socioespacial, com periferias precárias de baixa renda e áreas auto-segregadas para classes altas, além de ampliar as distâncias cotidianas, dificultando o acesso das populações mais pobres às oportunidades econômicas e sociais. A desigualdade ambiental urbana está intrinsecamente ligada ao sistema de mobilidade e à apropriação desigual do solo, à valorização imobiliária, por exemplo, historicamente orientada pela proximidade de infraestrutura urbana, deu lugar à lógica da acessibilidade, consolidando a associação entre investimentos públicos e interesses privados no planejamento urbano, o que reforça um ciclo de desigualdades: áreas de maior infraestrutura atraem investimentos, enquanto regiões menos favorecidas permanecem negligenciadas (ZANDONADE, 2012, p.78-79).

A dinâmica metropolitana evidencia a interdependência entre moradia, trabalho, transporte e mobilidade, compondo um sistema integrado de desigualdades, onde melhorar a mobilidade urbana requer ações que considerem as inter-relações desses fatores, promovendo inclusão social e sustentabilidade ambiental, evitando inclusive soluções isoladas que possam acentuar as desigualdades existentes.

Desde a década de 1990, as metrópoles brasileiras têm vivenciado um aumento expressivo no uso de automóveis, reforçando um círculo vicioso que combina a desigualdade

da urbanização e a degradação dos espaços públicos. Este fenômeno é particularmente evidente em São Paulo, onde a maior densidade populacional encontra-se em áreas afastadas dos centros de emprego, gerando grandes fluxos de deslocamento em direção às áreas centrais e, apesar de o transporte coletivo ser a principal forma de deslocamento para a maioria, sua precariedade, aliada ao aumento constante da frota de automóveis particulares, compromete sua eficiência e qualidade. Assim o transporte público, em sua maioria composto por ônibus, compete diretamente com os automóveis no espaço viário, tornando-se extremamente vulnerável ao aumento do número de carros nas ruas. Para Zandonade (2012, p.83-84),

“O padrão de mobilidade desigual segue a lógica do processo de urbanização da metrópole. Para os lugares mais precários, com pouca infraestrutura, o atendimento do transporte público também é precário. Então, quando o cidadão vê a oportunidade de aumentar a sua mobilidade e seu conforto a partir da aquisição do carro, mesmo que isto comprometa boa parte de seu orçamento familiar, ele o faz. Com um pequeno aumento da renda individual, aliado a facilidades de financiamento e redução do preço final dos automóveis, como aconteceu nos últimos anos, aumenta também a posse e utilização do automóvel como opção de mobilidade.”

Para as classes sociais mais altas, o transporte público não é sequer considerado uma opção, enquanto a classe média encara a posse de um automóvel como um símbolo de conquista pessoal. Já o desejo por mobilidade individual é alimentado por uma combinação de fatores: melhores condições de financiamento, redução de preços dos automóveis e a percepção de conforto e proteção que o carro oferece frente ao caos urbano. A realidade, no entanto, é que esse aumento no uso de automóveis agrava os congestionamentos, encarece o transporte público, diminui sua frequência e eleva o tempo e o desconforto dos trajetos, numa urbanização desigual cuja priorização histórica do transporte individual geram um ambiente urbano poluído, hostil e que penaliza quem “mais sofre os efeitos da opção pelo automóvel é aquele que não possui automóvel, que anda a pé, de bicicleta, e transporte público” (ZANDONADE, 2012, p. 85).

A lógica de planejamento urbano predominante, influenciada por modelos norte-americanos da década de 1950, priorizou o fluxo de veículos em detrimento do transporte coletivo e as soluções baseadas na ampliação da infraestrutura viária, como construção de viadutos e alargamento de ruas, demonstraram ser paliativas, servindo apenas

para reforçar o modelo de mobilidade centrado no carro. Incentivos à indústria automobilística e o sucateamento dos serviços públicos nas décadas de 1980 e 1990 consolidaram um sistema que agrava a desigualdade social e territorial. E desse modo, os moradores de áreas periféricas, onde a infraestrutura de transporte é insuficiente, dependem de deslocamentos mais longos e precários, enquanto o transporte coletivo em áreas valorizadas atende principalmente as classes de renda mais alta, onde o preço da terra nas proximidades de estações de metrô ou eixos rodoviários evidencia a exclusão social: os pobres são afastados em direção a áreas de menor acessibilidade (ZANDONADE, 2012, p.86).

O modelo atual de mobilidade urbana também é marcado pela violência. Dados indicam que pedestres e usuários de transporte público são as principais vítimas de acidentes e da poluição do ar, enquanto motoristas de automóveis se beneficiam de maior conforto e segurança relativa, e essa desigualdade também se reflete na ocupação do espaço urbano: veículos particulares, mesmo transportando menos pessoas, consomem muito mais espaço por ocupante do que ônibus ou metrô. No entanto, há uma possibilidade de romper esse círculo vicioso por meio da redução significativa do uso de automóveis particulares, pois com menos carros nas ruas, o transporte coletivo ganharia eficiência e velocidade, reduzindo custos e incentivando sua utilização por uma parcela maior da população. A melhoria no serviço, aliada à expansão das redes de transporte público e à integração entre diferentes modalidades, poderia gerar um círculo virtuoso, beneficiando tanto a mobilidade quanto a qualidade de vida urbana, mas para que isso aconteça, é necessário repensar o espaço urbano como um bem social e coletivo, priorizando investimentos que reduzam a desigualdade de acesso à mobilidade.

Numa análise detalhada sobre a metodologia de avaliação da adequação dos serviços de transporte público, aplicada à cidade de Belo Horizonte no estado de Minas Gerais, e com foco nas áreas mais vulneráveis social e economicamente, Gomide *et al.* (2006) utilizam fatores como capacidade de pagamento, frequência, distância de caminhada e lotação dos veículos, destacando que os índices mais baixos são encontrados, em sua maioria, nas regiões periféricas e em algumas áreas centrais, devido tanto à incapacidade de pagamento dos usuários quanto à existência de barreiras de acessibilidade física, para fazer um panorama do serviço público de transporte na metrópole mineira. De acordo ainda com Gomide *et al.*

(2006, p.8), o conceito de “serviço adequado”, previsto na legislação brasileira, especificamente na Lei de Concessões de Serviços Públicos (Lei nº 8.987/95)⁶, é contemplado critérios como regularidade e continuidade do serviço; eficiência; segurança; atualidade do serviço e equipamento; generalidade, ou seja, ser acessível ao maior número de usuários; cortesia ou tratamento respeitoso ao usuário; e tarifas módicas para os serviços públicos. No transporte público, esses critérios traduzem-se em requisitos técnicos e operacionais que garantam acesso, qualidade e custo compatível com a renda dos usuários e seguindo um padrão internacional, o serviço de transporte é considerado adequado quando é acessível financeiramente e fisicamente, e disponível, aspectos frequentemente negligenciados no Brasil, especialmente para populações de baixa renda.

A acessibilidade financeira está relacionada ao custo do transporte em relação à renda do usuário, afetando diretamente sua capacidade de pagamento; a disponibilidade refere-se à oferta de linhas, frequência e confiabilidade do serviço, com destaque para a carência de horários noturnos e de fim de semana em áreas periféricas; já a acessibilidade física aborda a proximidade de pontos de embarque e a adaptação do sistema às necessidades de grupos vulneráveis, como idosos e pessoas com deficiência; e a aceitação envolve aspectos subjetivos da qualidade, como o conforto, a limpeza e a segurança, diretamente impactados pela percepção do usuário e pelas condições do serviço. Algumas pesquisas destacam a relevância de indicadores para mensurar e avaliar a adequação do transporte público especialmente em áreas urbanas marcadas pela pobreza, e tais indicadores, como no caso de Belo Horizonte/MG, revelam que áreas periféricas enfrentam maiores dificuldades em todos os critérios, com maior vulnerabilidade em regiões de favelas e bairros pobres, problemas como superlotação, insegurança e ausência de infraestrutura adequada prejudicam significativamente a mobilidade urbana e a qualidade de vida (GOMIDE, 2006, p. 9).

Diante desse cenário, é essencial desenvolver metodologias para monitorar e aperfeiçoar a oferta de transporte público. Há uma proposta de índice-síntese de transporte adequado inspirado no Índice de Desenvolvimento Humano - IDH⁷, que considera atributos

⁶ A Lei de Concessões de Serviços Públicos (Lei nº 8.987/95) regula a concessão e permissão da prestação de serviços públicos no Brasil, conforme o artigo 175 da Constituição Federal. Ela estabelece as diretrizes para a formalização do contrato de concessão, que pode incluir a execução de obras públicas, e trata de aspectos como a relação entre o poder público e o concessionário, direitos dos usuários e responsabilidades das partes.

⁷ O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) é uma medida que avalia o progresso em três dimensões básicas do desenvolvimento humano: expectativa de vida, educação (incluindo a média de anos de escolaridade e anos

valorizados pelas populações de baixa renda e que permite mapear desigualdades e subsidiar políticas públicas que priorizem melhorias nos serviços para os mais necessitados, contribuindo para a redução das disparidades urbanas e o fortalecimento da inclusão social, essa análise ressalta a importância de dados geoespaciais para identificar áreas de exclusão social e desigualdade na oferta de serviços públicos, permitindo a formulação de políticas mais eficazes.

Um ponto central é a questão econômica, uma vez que a capacidade de pagamento dos usuários tem grande impacto na acessibilidade ao transporte público e o aumento das tarifas, frequentemente acima da inflação, contrasta com a queda da renda média da população, o que tem agravado a exclusão, especialmente nas periferias:

“as pesquisas revelaram que a população mais pobre das grandes metrópoles brasileiras (com renda mensal familiar abaixo de três salários mínimos) está sendo privada do acesso aos serviços de transporte público – um serviço essencial, de acordo com a Constituição Brasileira. Tal situação resulta em baixos índices de mobilidade urbana para os mais pobres, provocando sérios problemas nos deslocamentos destes para os locais de trabalho e no acesso às oportunidades da cidade, principalmente emprego e lazer. Conforme Gomide (2003), a privação do acesso ao transporte é um dos fatores de segregação socioespacial dos mais pobres e, portanto, uma barreira à inclusão social.” (GOMIDE, 2006, p.10)

Os autores propõem políticas públicas para enfrentar os desafios identificados, como a redução dos custos operacionais por meio de licitações competitivas, que podem resultar em tarifas mais acessíveis e a necessidade de conceder auxílios diretos, como vales ou passes, para garantir o acesso dos segmentos mais vulneráveis, especialmente aos desempregados e aos trabalhadores informais, que não têm direito ao vale-transporte. Uma outra proposta relevante é o aumento da participação social na avaliação e definição dos serviços, envolvendo as comunidades na determinação da qualidade e quantidade da oferta, com incentivos para operadores que atendam áreas críticas. Segundo eles:

“Por conta das altas despesas com tarifas, muitas pessoas que estão desempregadas ficam impossibilitadas de sair à procura de trabalho. Esta talvez seja a pior faceta da inadequação dos serviços de transporte público nas grandes metrópoles

esperados de escolaridade) e renda. O IDH varia de 0 a 1, onde valores mais próximos de 1 indicam maior desenvolvimento humano, enquanto valores próximos de 0 refletem um menor desenvolvimento.

brasileiras. Para os que têm emprego, porém no mercado informal, as viagens cotidianas para o local de trabalho também representam um alto custo, fazendo com que muitas se desloquem igualmente a pé. Como mostra Gomide (2003), a partir dos microdados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad) do IBGE, o benefício do vale-transporte perdeu sua eficácia social de garantir os deslocamentos casa-trabalho-casa para os mais pobres, uma vez que só recebe o benefício quem tem carteira de trabalho assinada – uma minoria dos trabalhadores brasileiros de baixa renda.” (GOMIDE, 2006, p. 11)

No que diz respeito ao metrô de Belo Horizonte, embora este apresente uma participação reduzida na rede de transporte, as simulações realizadas indicam que sua expansão e integração tarifária podem gerar melhorias significativas na acessibilidade e na qualidade do sistema como um todo. Por fim, conclui-se que a metodologia aplicada é eficaz para identificar áreas críticas e subsidiar políticas públicas voltadas para a melhoria do transporte coletivo junto a uma divulgação periódica dos resultados da análise que pode fortalecer a participação da sociedade organizada e das comunidades, auxiliando na definição de prioridades e na fiscalização das ações dos gestores públicos.

Segundo Gonçalves *et al.* (2013), a desigualdade manifesta-se em múltiplas dimensões, como o consumo, acesso a serviços públicos e a mobilidade urbana. No contexto urbano, ela resulta frequentemente da má distribuição de renda e da carência de políticas habitacionais adequadas, promovendo a exclusão social e a imobilidade, principalmente entre populações de baixa renda que dependem de transporte público. Assim,

“uma de suas consequências é a exclusão social que, segundo Castells (2009), resulta do afastamento progressivo do indivíduo da sociedade por meio de rupturas consecutivas com a mesma. No caso de população pobre, que tipicamente depende do transporte público para ter acesso aos equipamentos urbanos que se distribuem ao longo do território, esta ainda pode sofrer da imobilidade, isto é: ter dificuldade de acesso aos serviços essenciais e de conseguir emprego (Motte-Baumvol e Nassi, 2012).” (GONÇALVES, 2013, p.38)

Na América Latina, a urbanização desordenada intensificou desigualdades, criando áreas metropolitanas marcadas por infraestrutura precária, violência e segregação espacial e no Brasil, o déficit habitacional e o crescimento das periferias metropolitanas destacam a

urgência de políticas que integrem transporte e habitação, “isso pode ser confirmado pelo Censo do IBGE (2010), que aponta que a população das principais regiões metropolitanas cresceu de 25% a 90% a mais que os respectivos municípios sede, com exceção do Rio de Janeiro” (GONÇALVES, 2013, p. 39).

O transporte público desempenha um papel central na inclusão social, mas enfrenta desafios devido à concentração de empregos em áreas centrais e à dispersão urbana impulsionada pelo uso do automóvel, assim, modelos de integração entre transporte e uso do solo, como os sistemas ferroviários em países desenvolvidos, são exemplos de como atenuar desigualdades e melhorar a mobilidade urbana. No Brasil, investimentos recentes buscam revitalizar o transporte ferroviário e criar redes integradas para atender a população de baixa renda, promovendo inclusão e sustentabilidade. O sucesso de tais iniciativas depende de compreender a relação entre infraestrutura de transporte e características socioeconômicas locais com estudos que destacam a importância de equilibrar a demanda e a oferta de transporte em estações ferroviárias, que funcionam como nós de acesso e pólos urbanos. Nesse sentido, a integração de políticas urbanas e transportes pode reduzir a exclusão social e ampliar as oportunidades para populações desfavorecidas (GONÇALVES, 2013, p. 41).

O Censo Demográfico realizado pelo IBGE⁸ em 2010 revelou que o Brasil possui 6.329 favelas, com 3.224.529 domicílios distribuídos entre elas (GONÇALVES, 2013, p. 45). Considerando que uma favela é definida como um aglomerado subnormal com mais de 509 unidades domiciliares, ela pode ser vista como um Polo Gerador de Viagens (PGV)⁹, com base em estudos e legislações municipais que determinam que empreendimentos residenciais com mais de 200 unidades habitacionais podem ser classificados como PGVs. Outro fator importante a ser considerado é a localização das favelas. De acordo com Davis (2006 *apud* Gonçalves, 2013, p.45), as favelas podem ser classificadas como pertencentes ao núcleo metropolitano ou à periferia das cidades. No contexto das cidades dos países pobres, aquelas situadas no núcleo metropolitano variam entre 17% e 34% do total de favelas, enquanto as

⁸ O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) é uma entidade pública da administração federal do Brasil, criada em 1934 cujo principal objetivo é a produção e disseminação de informações estatísticas e geográficas, essenciais para o planejamento e a execução de políticas públicas.

⁹ Os Polos Geradores de Viagens (PGVs) são locais ou instalações que realizam atividades em grande escala, atraindo pessoas para sua área de influência. Os exemplos incluem centros comerciais, universidades, grandes empreendimentos residenciais e estações de transportes. **O que é um PGV.** Rede Ibero-Americana de Estudo em Polos Geradores de Viagens, Rio de Janeiro. Disponível em: <http://redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/pt-BR/conceitos/o-que-e-um-pgv>. Acesso em: 15/01/2025.

localizadas na periferia representam entre 66% e 83%. No Rio de Janeiro, 23% das favelas estão no núcleo metropolitano e 77% na periferia. Essa diferenciação é importante porque, quando o transporte público é deficiente, a imobilidade tende a ser maior nas favelas da periferia, o que aumenta a relevância dos trens como meio de transporte, uma vez que eles atendem melhor às viagens de média a longa distância.

A diversidade de tipologias residenciais nas favelas é grande e varia de acordo com as condições geográficas, políticas, ambientais e sociais, a classificação dessas tipologias é fundamental para entender as taxas e os modelos de geração de viagens, embora no Brasil, a modelagem da demanda de viagens em áreas residenciais, especialmente nas favelas, seja um tema recente. Não existem muitas pesquisas ainda sobre a geração de viagens nessas comunidades, mas há indícios de que sua presença pode influenciar diretamente as taxas de embarque e desembarque, porém de acordo com Pereira (2011, *apud* Gonçalves, 2013), as favelas têm um grande potencial para atrair viagens, principalmente para os centros urbanos, onde as condições de trabalho e infraestrutura são mais adequadas.

Com o tempo, o uso das estações ferroviárias foi alterado, pois no início, as viagens eram realizadas a pé, com as moradias mais próximas das estações, devido à ocupação concentrada, porém com a implementação de linhas alimentadoras e a instalação de novos equipamentos urbanos nas proximidades das estações, a mobilidade passou a ser mais dependente de usuários que utilizam ônibus, carros e bicicletas. Essas opções de transporte exercem uma grande influência sobre as taxas de embarque e atraem atividades para as estações. No Brasil, iniciativas como o Teleférico do Alemão no Rio de Janeiro¹⁰, que conecta a favela ao sistema ferroviário, indicam que essa integração pode aumentar as taxas de embarque nas estações de integração, como observados também em outras comunidades do Rio de Janeiro.

A análise das funções exercidas pelas estações ferroviárias ajuda a entender seu papel dentro do sistema de transporte urbano, no entanto, é necessário avaliar os fatores locais que influenciam diretamente as taxas de embarque, como o uso do solo, os aspectos socioeconômicos e a acessibilidade ao sistema ferroviário. Dessa maneira, as pesquisas de

¹⁰ O Teleférico do Alemão é um sistema de teleférico instalado nas comunidades do Complexo do Alemão, situado na Zona Norte da cidade do Rio de Janeiro. O sistema entrou em operação no dia 7 de julho de 2011 e foi operado pelo Consórcio Rio Teleféricos até 14 de outubro de 2016.

campo e modelos matemáticos são ferramentas essenciais para avaliar esses aspectos, já em relação às favelas, além da exclusão proporcionada pela distância, pelos custos e pela superlotação dos transportes públicos, há uma carência de serviços essenciais nas proximidades, o que agrava ainda mais o isolamento social e a mobilidade limitada dos moradores.

A interação entre a estação ferroviária e o uso do solo é um dos principais fatores que determinam a demanda de viagens. A densidade de residências e empregos nas proximidades das estações, bem como a qualidade do transporte, são determinantes essenciais na atratividade do sistema ferroviário; contudo, fatores como a distância, a política tarifária, a acessibilidade e a integração com outros modais de transporte também desempenham um papel importante. Além disso, a qualidade do serviço, a imagem da estação e a conectividade com os modais alimentadores, como ônibus e bicicletas, afetam diretamente a demanda pelo transporte ferroviário (GONÇALVES, 2013, p 50).

No caso das favelas, a sua proximidade com as estações ferroviárias pode impactar a taxa de embarque e desembarque, principalmente se as condições de acesso à estação forem limitadas ou se a população local estiver isolada, desse modo, a presença de comunidades de baixa renda pode influenciar a taxa de embarque de maneira negativa, uma vez que o custo do transporte pode ser um fator de exclusão. Entretanto, quando as favelas estão localizadas próximas às estações e a infraestrutura de transporte é adequada, elas podem contribuir significativamente para o aumento da demanda, funcionando de maneira similar aos bairros operários das cidades industriais (GONÇALVES, 2013, p 53).

Ainda de acordo com Gonçalves (2013, p. 58), investigar o impacto das favelas na mobilidade e nas taxas de embarque é crucial, especialmente em cidades onde o trem desempenha um papel importante no sistema de transporte e a análise deve considerar a proximidade, o tipo e o porte das favelas, além de fatores como a renda familiar e as condições de acessibilidade. Medidas para melhorar o acesso e integrar as favelas às estações podem incluir a implementação de ciclovias, calçadas e, em áreas mais elevadas, o uso de teleféricos e essas intervenções podem aumentar a centralidade da estação e estimular o uso do trem como meio de transporte, ao mesmo tempo em que promovem a inclusão social e a redução do isolamento espacial. É essencial também que os trens ofereçam uma tarifa acessível, qualidade e capacidade suficientes para atrair os moradores das favelas. A

integração entre o sistema ferroviário e as atividades ao redor das estações pode gerar um ambiente mais inclusivo e menos isolado para as comunidades carentes, favorecendo a inclusão social e a mobilidade sustentável.

Cardozo *et. al* (2009), apresentam uma análise preliminar sobre o potencial do sistema ferroviário como um instrumento de inclusão social, com foco em propostas de desenvolvimento socioeconômico em torno de estações ferroviárias no Rio de Janeiro/RJ, e sugere a criação de pequenos comércios e shoppings populares nas estações ou em seu entorno, baseando-se em dados que indicam as classes mais pobres como principais usuárias do sistema ferroviário e no impacto positivo que empreendimentos integrados podem ter na geração de empregos e no acesso a bens e serviços. Os desafios do crescimento urbano desordenado, associado a sistemas de transporte público insuficientes, contribuem para a exclusão social, e o processo de periferização urbana e a precariedade dos transportes limitam o acesso a oportunidades de trabalho e cidadania ampliando desigualdades. Mesmo embora o planejamento de transportes seja um instrumento relevante para o desenvolvimento urbano, sua execução inadequada pode intensificar a segregação socioespacial.

A falta de transporte impacta negativamente a população pobre de forma direta, ao restringir o acesso a serviços básicos e emprego, e indireta, ao prejudicar a competitividade urbana por problemas como congestionamentos. Nas palavras de Cardozo et al (2009, p. 2):

“O primeiro impacto, o de forma indireta, envolve a competitividade das cidades. Esse impacto se materializa através dos prejuízos provocados por congestionamentos, por exemplo, que elevam os custos de produção das firmas, afetando o emprego e a renda. Os impactos diretos, por sua vez, abarcam o acesso aos serviços e atividades sociais básicos e as oportunidades de trabalho dos mais pobres. A deficiência de transporte, nos bairros pobres da periferia, pode ser citada como um exemplo bem comum, além das altas tarifas dos transportes coletivos.”

Dados trazidos pelo PDTU – Plano Diretor de Transportes Urbanos¹¹ (2005) – indicam que na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, a maior parte das viagens é realizada a pé ou de ônibus, evidenciando a dependência de meios limitados. Esses sistemas de

¹¹ O PDTU, ou Plano Diretor de Transportes Urbanos, é um documento que orienta as políticas de investimento em transporte urbano, incluindo diagnósticos de situação e projeções socioeconômicas. Ele é fundamental para o planejamento e a gestão do transporte nas cidades, visando melhorias na mobilidade urbana.

transporte isolados não são sustentáveis sem integração em uma rede planejada, sendo que o transporte ferroviário é um exemplo eficaz de solução para grandes centros urbanos num modelo que apresenta vantagens como menor consumo de recursos e emissões de poluentes, contribuindo para a inclusão social e a qualidade de vida.

Em sua pesquisa, Cardozo *et al* (2009) utilizaram dados do PDTU de 2005 e realizaram entrevistas em três shoppings localizados no subúrbio do Rio de Janeiro — Nova América, Norte Shopping e Madureira Shopping — selecionados devido à proximidade com estações de trem. Foram aplicados 42 questionários, igualmente distribuídos entre homens e mulheres, para compreender os padrões de transporte utilizados para compras e lazer e foi observado que o ônibus continua predominando como principal meio de transporte, mas a integração ônibus-trem e outros modos, como metrô e kombis, variam conforme a localização do shopping. O estudo concluiu que a implantação de empreendimentos em áreas ferroviárias pode reduzir deslocamentos longos, criar empregos locais e fomentar o crescimento econômico, especialmente em regiões periféricas, ressaltando a importância de estratégias integradas para um transporte público mais eficiente e acessível.


2.2 Caracterização da Linha 11 - Coral da CPTM

A construção da Linha 11 - Coral teve início em 1869 e sua operação começou no início do século XX. Por volta da década de 1950, a linha foi eletrificada, sendo estendida até a Estação Estudantes em 1976, com o objetivo de atender à demanda de estudantes da área. E em 1994, a administração da linha passou para a Companhia Paulista de Transportes Metropolitanos, que promoveu alterações e ampliou ainda mais seu trajeto (SOUSA, 2014).

Essa linha da CPTM, que vai da estação da Luz até Estudantes, interliga o centro de São Paulo ao extremo leste da cidade e a parte leste da Região Metropolitana de São Paulo e compreende o trecho da rede metropolitana definida entre as estações Luz (localizada no centro de São Paulo/SP) e Estudantes (situada no município de Mogi das Cruzes/SP), sendo conhecida também como Expresso Leste pelo trecho entre as estações Luz e Guaianases (extremo leste da cidade de São Paulo). É atualmente a linha da CPTM com o maior número de usuários, com uma média de 11.717.113 de passageiros por mês, em última análise

realizada pela companhia em outubro de 2023; é também a segunda maior em extensão ferroviária, com 50,5 km divididos entre 16 estações, sendo 23,3 km só no trecho do Expresso Leste. Sua frota é composta de trens fabricados na década de 1960 e no primeiro e segundo decênio dos anos 2000, provenientes dos EUA e da Espanha, porém com sua maioria sendo constituída por trens fabricados por empresas nacionais (Portal CPTM, 2024).

Tabela 1 – São Paulo: Movimentação de Passageiros por estação da Linha 11 (2023)


Linha 11 - Coral

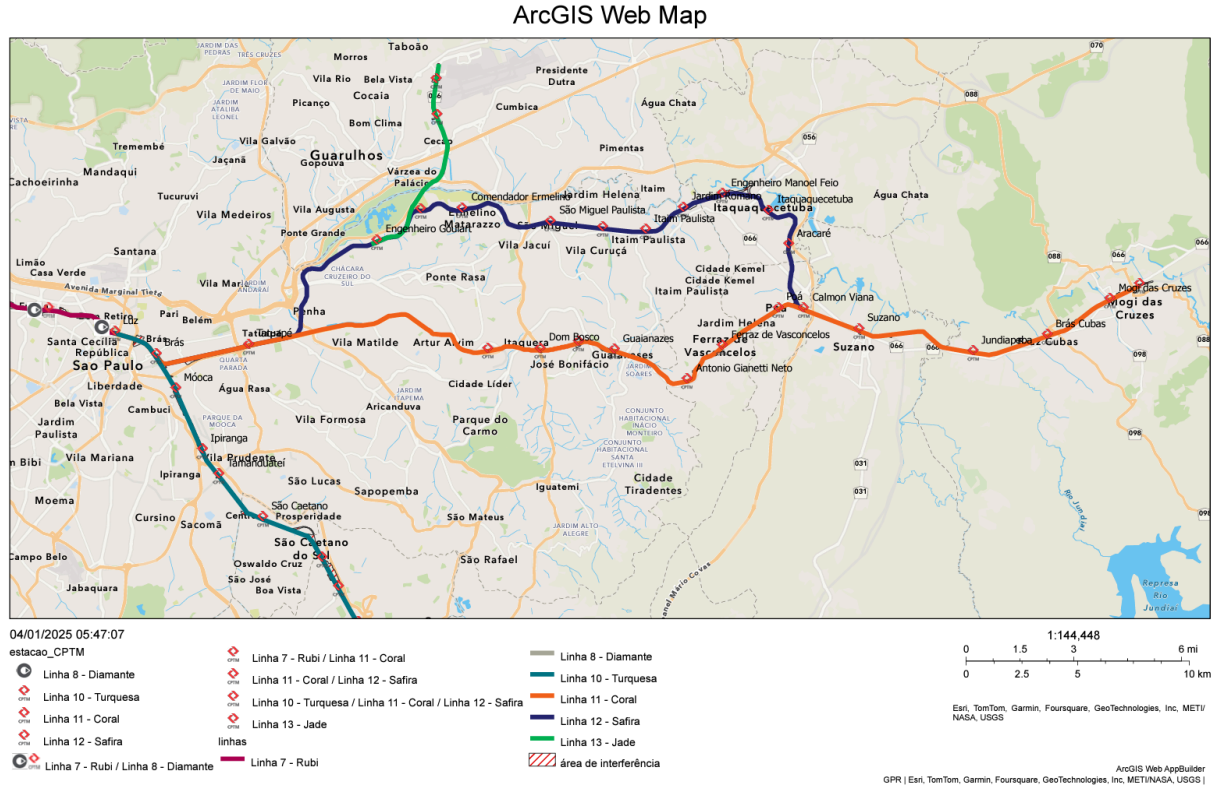
Estação	out/23
Luz 7	1.878.089
Brás 7 10 12	1.185.328
Tatuapé 12	1.208.779
Corinthians Itaquera	1.089.315
Dom Bosco	470.204
José Bonifácio	438.996
Guaianazes	1.887.116
Antonio Gianetti Neto	370.919
Ferraz de Vasconcelos	666.634
Poá	325.318
Calmon Viana 12	161.811
Suzano	975.114
Jundiapéba	195.425
Brás Cubas	195.533
Mogi das Cruzes	297.006
Estudantes	375.526
Total da Linha	11.717.113

Fonte: Portal CPTM (2024)

Utilizada por milhares de passageiros todos os dias, apesar das necessidades particulares de cada pessoa, a grande maioria faz uso do transporte público no cotidiano para ir ao trabalho – concentrados em sua maioria no município de São Paulo, principalmente na área central – e voltar para sua residência, localizada geralmente nas partes periféricas das

cidades da área metropolitana. Esta mobilidade pendular existe entre os núcleos das cidades centrais e suas periferias, e entre aquelas e os municípios vizinhos, todavia um dos fatores responsáveis pela grande quantidade de usuários nesta linha é o fato dela se situar entre a área mais populosa do município de São Paulo e a segunda maior em extensão territorial, que é a zona leste de São Paulo, além de abarcar municípios bastante habitados, como Ferraz de Vasconcelos, Poá, Suzano e Mogi das Cruzes¹².

Mapa 1 – São Paulo: Mapa topológico da Linha 11 - Coral



Fonte: Portal CPTM (2025)

Com um fluxo tão grande de usuários, a Linha 11 - Coral tornou-se atrativa para os vendedores ambulantes em busca de melhores oportunidades de sobrevivência. Os trens e metrô da cidade de São Paulo haviam sido ocupados por vendedores ambulantes de forma mais esporádica, a exemplo dos metrô, e mais corriqueira nos trens, porém este fenômeno era

¹² Dados retirados no site Portal CPTM, em 2024.

visto em menor quantidade, no entanto, a partir de 2014, houve um crescimento significativo deste tipo de atividade.

Esse comércio ambulante nos sistemas de transporte público de São Paulo é uma prática que reflete tanto as dinâmicas da economia informal quanto os desafios da mobilidade urbana em uma metrópole desigual. Segundo Natália Sousa (2014), o sistema ferroviário da cidade se configura como um espaço de trabalho para milhares de vendedores ambulantes, que utilizam os trens e plataformas para comercializar seus produtos, aproveitando os fluxos intensos de passageiros e embora isso seja frequentemente combatido pelas autoridades sob justificativas de ordem e segurança, representa uma estratégia de sobrevivência para populações marginalizadas. A autora revela que os vendedores ambulantes enfrentam condições de trabalho precárias, marcadas pela ausência de direitos trabalhistas e pela constante vulnerabilidade a ações repressivas. Ainda assim, o comércio ambulante nos trens demonstra criatividade e adaptabilidade, compondo uma rede de interações econômicas que conecta pequenos empreendedores às demandas cotidianas dos usuários do transporte público. Como arenas de interação social e econômica, os trens não são apenas meios de deslocamento, mas também locais onde se desenrolam práticas que revelam as contradições do desenvolvimento urbano, em que a modernização da infraestrutura coexiste com o fortalecimento de atividades informais (SOUSA, 2014).

Ainda para Sousa (2014), é de suma importância reconhecer o comércio ambulante como uma parte integrante da dinâmica urbana de São Paulo, demandando políticas públicas que equilibrem o ordenamento dos espaços públicos com a promoção da inclusão social, pois os ambulantes dos trens não são somente um reflexo das desigualdades urbanas, mas também agentes que transformam os espaços e criam oportunidades em meio às adversidades.

CAPÍTULO 3: O COMÉRCIO AMBULANTE NOS TRENS ENQUANTO FENÔMENO URBANO

3.1 Sobre o Comércio Ambulante nos Trens das Metrôpoles do País

Em sua dissertação, Thamires Bispo (2022), analisa a precarização do trabalho e suas intersecções de gênero, raça e classe no contexto dos vendedores ambulantes nos trens urbanos da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) e como as transformações no chamado "mundo do trabalho" refletem a submissão dos trabalhadores às dinâmicas do capital globalizado, bem como as implicações dessas condições sobre suas experiências cotidianas. As transformações sociais e técnicas ocorridas desde o final do século XX resultaram em uma crescente submissão do trabalho ao capital, como argumenta Stampa (2012, *apud* Bispo, 2022, p. 12), são os “processos sociais desde o fim do século XX e início do século XXI, relacionados às mais diversas formas sociais e técnicas de organização do trabalho, que vem levando a submissão cada vez maior do processo de trabalho e da produção aos movimentos do capital em todo o mundo”.

Nesse cenário, a interseccionalidade, conceito cunhado na teoria feminista do século XX em especial movimento feminista negro estadunidense, surge como uma ferramenta analítica fundamental para compreender desigualdades estruturais, integrando as dimensões de classe, raça e gênero. Essa perspectiva, baseada no feminismo negro, questiona os privilégios historicamente associados ao masculino branco, cisgênero e proprietário, ampliando o entendimento sobre as opressões vividas por grupos marginalizados. Os dados da pesquisa da autora revelam um perfil sociodemográfico em que predominam homens cisgêneros e pessoas negras ou pardas dentro da esfera de trabalho no comércio dos trens, embora haja um aumento na presença de mulheres nesse mercado, elas ainda constituem uma minoria. Essa dinâmica está inserida em um contexto histórico de informalidade que marca a formação urbana brasileira desde suas origens, que no caso dos transportes ferroviários, esses espaços sempre foram associados a trabalhadores de baixa renda, refletindo e perpetuando desigualdades socioeconômicas.

Trazendo a ideia de Haesbaert (2020, *apud* Bispo, 2022), a concepção de território na América Latina vai além da lógica estatal e da escala tradicional, abrangendo múltiplas dimensões e estando frequentemente ligada à defesa da vida. Essa perspectiva está associada à herança do modelo extrativista moderno-colonial, que impõe obstáculos à existência de povos originários e grupos subalternos. Assim, o conceito de território se desdobra desde o corpo íntimo, como o ventre materno, até escalas globais, formando o que o geógrafo chama de "territórios-mundo". Nas palavras de Bispo (2022, p. 30):

“O autor mostra a importância do território no contexto da colonialidade, que se expressa pela defesa do corpo-território que não dissocia corpo e mente, natureza e cultura, materialidade e espiritualidade. Compreendendo a função simbólica do território, o relacionando às identidades - onde existir, já é resistir e a resistência começa pelo próprio corpo. Assim, existir como mulher trabalhadora em um mercado tão precarizado, como o dos ambulantes, já é resistir a diversas opressões que se expressa no cotidiano - que vai desde o trabalho até a casa - inerente ao seu próprio corpo.”

A territorialidade, que explora tanto o território físico quanto o social, incluindo o corpo, como parte das relações de poder e que no caso dos trens urbanos da RMRJ, o espaço ferroviário torna-se um palco significativo para essas relações, onde os vendedores ambulantes enfrentam condições adversas, como a proibição de exercerem seu trabalho pela SuperVia, a intensa competição entre si e a ausência de direitos trabalhistas, o que os coloca em situações de vulnerabilidade. A pesquisa enfatiza também as vivências e resistências dos vendedores ambulantes, que, apesar das condições precárias, constroem territórios marcados pela luta diária. Por meio de entrevistas e observação participante, a autora analisa como gênero e relações de poder influenciam suas condições de trabalho e sobrevivência, oferecendo um panorama profundo das complexas interações que moldam suas experiências no espaço ferroviário.

No contexto de Recife, capital do estado de Pernambuco, Ribeiro e Fontes (2023) analisam a organização e disputas por território no comércio ambulante praticado no sistema metroviário do Recife (METROREC)¹³ enfatizando que o comércio informal exemplifica a luta por território e sobrevivência, em confronto com normas estatais que veem a

¹³ Metrorec, como também é conhecido o metrô de Recife, é um sistema de transporte que serve a Região Metropolitana do Recife, em Pernambuco, hoje chamado de CBTU Recife (Companhia Brasileira de Trens Urbanos Recife).

informalidade como uma afronta à modernidade. O comércio ambulante no metrô do Recife, mostra disputas entre Estado e comerciantes informais, trabalhadores estes que enfrentam repressão, mas também criam formas de resistência e negociação, transformando o espaço do metrô em um lugar de trabalho, interação social e memória coletiva.

As diferentes formas de organização entre os ambulantes pernambucanos incluem postos fixos, semifixos e móveis, com interações baseadas em amizade, confiança e presença física e essas dinâmicas refletem a luta constante por legitimidade e reconhecimento dentro daquele espaço urbano. Os *ambulantes fixos* no metrô do Recife ocupam locais permanentes nas estações e geralmente são os mais experientes, esses trabalhadores possuem conhecimento do mercado, das normas locais e têm influência nas interações entre os ambulantes. Eles auxiliam e orientam ambulantes iniciantes, que começam vendendo dentro dos trens antes de adquirirem prestígio ou um posto fixo. Os *semifixos* têm vínculos próximos com os fixos, que frequentemente guardam e comercializam parte de suas mercadorias, esses ambulantes criam redes de cooperação, respeitando regras de organização e priorizando a venda em rodízios. Os *perambulantes*, por sua vez, são mais numerosos e menos conectados aos grupos mais antigos e embora sigam algumas normas, suas relações são mais superficiais. Já os *siris* são ambulantes iniciantes, esporádicos e sem vínculos com os demais, que frequentemente desrespeitam normas, vendem mercadorias abaixo do preço estipulado e, por isso, enfrentam conflitos e exclusão pelos pares. Os conflitos entre esses grupos decorrem de violações de normas, disputas por espaço e preços, ou até mesmo embates físicos. A violência é uma forma de regulação interna, mas a ação de seguranças privados ou policiais também desestabiliza o funcionamento do mercado ambulante, forçando deslocamentos que aumentam a superlotação e os atritos entre os vendedores (RIBEIRO; FONTES, 2023, p. 8).

No Brasil, a informalidade continua a ser vista pelo Estado como uma ameaça a ser combatida, com a violência, tanto simbólica quanto física, sendo uma das principais ferramentas dessa repressão e a informalidade, associada a práticas não regulamentadas, é vista como um desafio às instituições modernas, especialmente em contextos de periferia e territórios não completamente industrializados. O fenômeno da informalidade, como aponta Pires (2011, *apud* Ribeiro, 2023, p. 5), está “relacionado com uma perspectiva territorial, estaria fora de contexto da modernidade (como característica de economias antes da modernização) e do espaço moderno, portanto representa uma ameaça ou uma afronta às

instituições da modernidade” e é frequentemente interpretado como uma afronta ao Estado, algo que ressurge em áreas desatendidas pelas políticas públicas de bem-estar social. Além disso, a informalidade pode representar redes de sociabilidade e troca, estabelecendo vínculos territoriais que podem ser regulados de maneiras alternativas, como é o caso de práticas comunitárias observadas em regiões de Angola, onde as estruturas tradicionais, como o Soba, desempenham um papel essencial na mediação de conflitos e normatização social.

Em relação às favelas, a diversidade de tipologias residenciais influencia diretamente as taxas de mobilidade e o uso das estações de transporte, como trens e metrô e a proximidade dessas comunidades às estações pode aumentar a demanda de viagens, principalmente para centros urbanos, onde as condições de infraestrutura são melhores. Essa integração entre transporte público e comunidades periféricas, como o Teleférico do Alemão no Rio de Janeiro, tem mostrado o impacto positivo dessa conectividade na mobilidade das populações de baixa renda. A análise do uso das estações deve considerar fatores locais como a acessibilidade, a qualidade do transporte e a infraestrutura existente, pois essas variáveis afetam diretamente as taxas de embarque e desembarque.

Os ambulantes, muitas vezes invisibilizados pelo sistema formal, desempenham um papel funcional na estrutura do capitalismo, sendo tolerados, mas sem acesso a direitos plenos, num comércio realizado em espaços públicos como estações de metrô, que evidencia essa luta constante contra a repressão estatal, com os ambulantes defendendo seu direito de sobreviver através dessa atividade, em oposição às normas que restringem sua presença. As justificativas para a desobediência dessas normas estão frequentemente associadas à necessidade de garantir a subsistência, configurando um campo de disputa de narrativas entre os agentes do Estado e os trabalhadores informais. Essa relação é marcada por uma convivência de tensões, onde as normas são ocasionalmente flexibilizadas pela tolerância dos agentes públicos, resultando em uma disputa constante pelo uso e significação do espaço público e o conflito no local não é apenas um problema de normas legais e segurança, mas também envolve questões sociais, como raça e gênero, pois “ambulantes – identificados por não brancos não tinham passado por situação de violência física por parte dos seguranças do metrô, enquanto os pretos e pretas enfatizavam o tema da perseguição e da ação violenta” (RIBEIRO; FONTES, 2023, p. 19).

Silva (2009) relaciona o trabalho autônomo a fatores como desemprego estrutural, urbanização concentrada e migrações internas, além da reestruturação produtiva ocorrida nas últimas décadas, marcada pela transição do modelo industrial fordista/taylorista para um modelo flexível, a informalidade reflete transformações econômicas globais, como a abertura de mercados e a modernização industrial, que resultaram na redução de postos formais de trabalho.

Os conflitos em torno do comércio ambulante refletem a disputa pelo uso dos espaços públicos, configurando um embate entre a sobrevivência de trabalhadores informais e os interesses econômicos privilegiados por políticas urbanas e econômicas. Ao destacar a dinâmica de apropriação do espaço público por diferentes agentes sociais, o autor enfatiza os conflitos decorrentes do uso econômico desses espaços, que por um lado, trabalhadores ambulantes buscam sustento em meio à repressão estatal; por outro lado, determinados grupos usufruem de benefícios estatais no mesmo contexto, num cenário revela disputas econômicas pela apropriação do espaço, conforme analisado sob uma perspectiva geográfica que explora o conceito de "espaço-mercadoria":

“A nosso ver, a discussão do valor do espaço nos remete à idéia do espaço-mercadoria, e a forma através do qual o espaço apropriado aparecerá como propriedade de alguém. Trabalhar com a forma de propriedade territorial significa estudar o caráter geral das relações espaciais de produção e o monopólio de certas pessoas que está pressuposto na propriedade e que dá a elas o direito de dispor de determinadas parcelas do espaço geográfico como esferas privadas, excluindo os demais membros da sociedade e determinando como tal parcela será utilizada e qual a classe social que irá desfrutá-la.” (CARLOS, 2001, p. 47-48, *apud* Silva, 2009. p. 14)

Capelli (2017), realiza em sua tese uma análise sociológica sobre o trabalho dos vendedores ambulantes que atuam nas composições ferroviárias da linha 8 – Diamante da CPTM, abrangendo o trajeto entre a estação Júlio Prestes, no centro de São Paulo capital e o município de Itapevi/SP. O autor apresenta o embasamento teórico sobre o setor informal, explorando suas origens e evolução em níveis global e nacional, com destaque para a caracterização atual desse segmento na Região Metropolitana de São Paulo. Contextualiza também historicamente o setor informal desde o século XIX, abrangendo os impactos do fordismo/taylorismo, a crise econômica do período entreguerras, e a transição para o modelo

toyotista com a acumulação flexível. Por último, discorre sobre o estudo empírico do comércio ambulante na linha 8 – Diamante, com ênfase no *modus operandi* dos vendedores, desde a aquisição de mercadorias até as estratégias de venda. Metodologicamente, a pesquisa utiliza observação participante e entrevistas semiestruturadas para compreender a organização social desses trabalhadores, suas relações com o poder público e a sociedade.

Descartando a hipótese inicial de uma hierarquia organizada entre os ambulantes, com um "chefe" responsável pela administração e negociação com autoridades, o autor menciona uma forma de organização mais hierárquica em meados de 2000 a 2005 (CAPELLI, 2017, p.70). No entanto é constatado que os trabalhadores informais exercem suas funções de forma realmente autônoma, respeitando normas e condutas estabelecidas espontaneamente entre eles. Com o crescente desemprego nos anos recentes após 2014, o trem voltou a ser um meio de sobrevivência possível, sem a necessidade de hierarquias estruturadas, demonstrando que o comércio ambulante nos trens é marcado por adaptações contínuas às condições socioeconômicas, com destaque à resiliência e à criatividade desses trabalhadores na economia informal.

Conforme afirma Capelli (2017, p. 36-37), no período analisado, a crise política e econômica no Brasil resultou na redução de aproximadamente 5% no número de trabalhadores com carteira assinada, enquanto houve um aumento de 7,8% no número de trabalhadores por conta própria. Na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), observou-se um padrão semelhante, com queda contínua no número de empregados formais: de 6,167 milhões em 2014 para 5,736 milhões em 2016. No setor informal, os trabalhadores sem carteira assinada também diminuíram, de 849 mil em 2014 para 720 mil em 2016. Embora pareça um dado positivo, essa redução não foi acompanhada pelo crescimento do emprego formal. Já entre os trabalhadores autônomos, houve um aumento entre 2014 e 2015 (de 1,503 milhões para 1,520 milhões), seguido por uma leve queda para 1,496 milhões em 2016. Uma análise mais detalhada revela que muitos trabalhadores migraram para posições autônomas que atendem diretamente o público, passando de 937 mil pessoas em 2014 para 1,016 milhão em 2016. Além disso, houve um crescimento nos segmentos de negócios familiares e profissionais liberais num movimento ocorreu devido à dificuldade de reinserção no setor formal, levando muitos a empreender por necessidade, muitas vezes sem acesso sequer à proteção previdenciária adequada.

3.2 Um Panorama da Opinião Pública sobre o Comércio Ambulante em São Paulo

As notícias e reportagens sobre o comércio ambulante nos trens de São Paulo refletem a complexidade desse fenômeno no contexto urbano, tendo em vista que de um lado, a opinião pública destaca o papel dos ambulantes como uma alternativa de sustento para milhares de pessoas em situação de vulnerabilidade econômica, oferecendo produtos acessíveis em meio ao cotidiano acelerado dos passageiros, e do outro, surgem críticas sobre a falta de regulamentação, os impactos na mobilidade dentro dos vagões e a percepção de desorganização que o comércio informal pode gerar.

Essas críticas frequentemente abordam as ações de fiscalização realizadas pelo poder público, muitas vezes marcadas por conflitos e debates sobre os direitos desses trabalhadores e a necessidade de garantir a ordem nos transportes públicos, além dessa dualidade entre a informalidade como solução econômica e os desafios de convivência nesse espaço, que reflete a tensão entre inclusão social e regulamentação no uso coletivo dos transportes. Adiante, é possível dissecar algumas das matérias gerais veiculadas na mídia durante os anos de 2016 a 2024 sobre o comércio ambulante nos trens de São Paulo.

De acordo com a publicação do G1 em outubro de 2016¹⁴, entre os anos de 2015 e 2016, as denúncias contra o comércio ilegal nos trens da CPTM aumentaram 170%, enquanto as apreensões de mercadorias cresceram 12% de um ano para outro, e os relatos das entrevistas feitas indicam que, durante as fiscalizações, ocorrem confrontos entre seguranças e vendedores ambulantes, resultando em violência. Um ambulante afirmou que, em algumas situações, os vendedores são levados para salas onde sofrem abusos de poder, incluindo agressões físicas; em um incidente, um guarda ferroviário atirou na perna de um homem que, segundo a companhia, vendia bilhetes de forma ilegal, porém o indivíduo alegou que estava vendendo chocolates na entrada da estação, acompanhado de seu filho. Apesar dos riscos, muitos ambulantes continuam a vender nos trens, considerando essa atividade como sua fonte

¹⁴ **Denúncias contra comércio ilegal nos trens cresce 170% em um ano.** G1, São Paulo, 18/10/2016. Disponível em: <https://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/10/denuncias-contracomercio-ilegal-nos-trens-cresce-170-em-um-ano.html>. Acesso em: 12/01/2025.

de sustento diário, como comentou um vendedor da Linha 11 - Coral: "Não pode, mas fazer o quê? Estamos correndo atrás do nosso pão de cada dia."

A CPTM, reconhece os conflitos e afirma que alguns vendedores adotam atitudes de enfrentamento e desrespeito aos agentes de segurança, o que gera situações de conflito, esses eventos destacam a tensão contínua entre a repressão ao comércio informal nos trens e a busca dos ambulantes por meios de subsistência; Sergio de Carvalho, então gerente de relacionamento da CPTM, acredita que "as pessoas que praticam comércio irregular têm usado a estratégia do enfrentamento e o desrespeito ao agente de segurança. Isso acaba gerando uma situação de conflito."

Segundo o Uol Notícias de maio de 2017¹⁵, em entrevista a vários vendedores, foram veiculadas muitas informações sobre o cotidiano do trabalho, táticas de venda e para escapar da segurança. Os vendedores ambulantes relatam sobre as diferenças nas condições de trabalho entre um trabalho operacional de base e o trabalho informal como ambulante. Um deles decidiu mudar de vida após se cansar de atrasos salariais e do ambiente hostil na obra onde trabalhava como pedreiro e passou a vender balas nos trens de São Paulo, conseguindo com isso comprar um terreno, construir uma casa e sustentar seus três filhos. Mesmo sem experiência em vendas, pediu orientação a outros ambulantes e hoje ajuda outros novatos. Alguns ambulantes não estão desempregados; utilizam a atividade para complementar a renda, por exemplo. Mas não é a realidade de todos, pois um deles deixou um emprego em uma gráfica onde ganhava R\$800 mensais para vender nos trens, elevando sua renda para cerca de R\$2.000 por mês.

Apesar da ilegalidade, os ambulantes seguem um "código de conduta", que inclui regras como não vender produtos roubados, respeitar o espaço dos colegas e avisar sobre reforços na segurança e em relatos, os melhores dias para trabalhar são os sábados, quando os passageiros estão mais dispostos a comprar. Já entre segunda e quarta-feira, o risco de apreensão das mercadorias é maior devido à fiscalização intensificada e os dias de pagamento também são menos lucrativos, já que os passageiros raramente têm dinheiro trocado.

¹⁵ **Ambulantes têm regras, encenam vendas e lucram com trabalho irregular em trens.** Uol, São Paulo, 23/05/2017. Disponível em: <https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2017/05/23/ambulantes-tem-regras-encenam-vendas-e-lucram-com-trabalho-irregular-em-trens.htm>. Acesso em: 12/01/2025.

No G1 de julho de 2018¹⁶, de acordo com dados da Secretaria Estadual dos Transportes Metropolitanos, obtidos por meio da Lei de Acesso à Informação, as reclamações referentes ao comércio irregular nos trens do Metrô e da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) em São Paulo registraram um aumento de 120% entre 2014 e 2017, num levantamento teve início em 2014, ano em que surgiram os primeiros indícios da recente recessão na economia brasileira.

Focando exclusivamente nas composições da CPTM, o crescimento das queixas foi ainda mais acentuado, atingindo 336% no período mencionado. A professora de Economia Juliana Inhasz, do Instituto de Ensino e Pesquisa (Insper), atribui esse aumento significativo de trabalhadores informais no sistema ferroviário, que transporta diariamente 7,8 milhões de passageiros, diretamente à crise econômica. No que tange às ações de fiscalização, a CPTM realizou 95.511 apreensões nos anos de 2016 e 2017, totalizando quase 3,5 milhões de itens confiscados, sendo que a companhia conta com um contingente de 1.300 agentes de segurança, incluindo vigilantes terceirizados, para coibir essas atividades ilegais.

Conforme o Diário do Transporte de setembro de 2019¹⁷, de acordo com o Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias de São Paulo, pareceres da Polícia Federal indicam que as apreensões de mercadorias de vendedores ambulantes realizadas por agentes de segurança da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) são irregulares, pois essa função é exclusiva de forças de segurança pública, como policiais e guardas civis. A CPTM, por sua vez, afirmou que continuará com as ações de combate ao comércio ambulante, informando que, entre 1º e 9 de setembro de 2019, foram realizadas 1.380 apreensões, totalizando 37.734 produtos confiscados.

O Passa Palavra de janeiro de 2020¹⁸, aborda que no dia 25 de novembro de 2019, o governo do estado de São Paulo, em colaboração com o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro

¹⁶ **Queixas sobre comércio ilegal nos trens de SP crescem 120% desde o início da crise econômica.** G1, São Paulo, 24/07/2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2018/07/24/queixas-sobre-comercio-ilegal-nos-trens-de-sp-crescem-120-desde-o-inicio-da-crise-economica.ghtml>. Acesso em: 12/01/2025.

¹⁷ **Exclusivo: Pareceres da Polícia Federal consideram irregulares apreensões de mercadorias de ambulantes por agentes de segurança da CPTM, diz Sindicato dos Ferroviários.** Diário do Transporte, São Paulo, 10/09/2019. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2019/09/10/exclusivo-pareceres-da-policia-federal-consideram-irregulares-apreensoes-de-mercadorias-de-ambulantes-por-agentes-da-cptm-diz-sindicato-dos-ferroviarios/>. Acesso em: 12/01/2025.

¹⁸ **Legalizar o comércio ambulante nos trens?** Passa Palavra, São Paulo, 30/01/2020. Disponível em: <https://passapalavra.info/2020/01/129728/>. Acesso em: 12/01/2025.

e Pequenas Empresas (Sebrae)¹⁹, anunciou um projeto para regularizar o comércio ambulante nos trens da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Embora os primeiros cursos de capacitação para ambulantes já tenham sido iniciados, essa iniciativa levanta questionamentos, especialmente considerando que, no início de 2019, o presidente da CPTM, Pedro Moro, havia declarado como prioridade a eliminação do comércio nos trens. A mudança de postura pode ser atribuída à dificuldade de erradicar o comércio apenas por meio da repressão, dada a dependência de muitos trabalhadores dessa atividade para sua subsistência, e ao potencial de rentabilidade que a legalização representaria para a CPTM, possibilitando a locação de espaços comerciais atualmente subutilizados.

Contudo, surgem preocupações entre os vendedores ambulantes. Há dúvidas sobre a disponibilidade de espaços para todos os interessados na venda legalizada, uma vez que, segundo o governo, a comercialização autorizada ocorreria apenas nas plataformas. Aqueles que não conseguirem um ponto oficial e continuarem vendendo nos trens podem enfrentar repressão intensificada, evidenciada pela presença de policiais militares nas estações. Essa estratégia governamental pode criar divisões entre os marreteiros, já que os legalizados podem denunciar os ilegais devido à concorrência desleal, uma vez que os primeiros estariam sujeitos a taxas e impostos que os segundos evitariam. Para os consumidores, a legalização pode resultar em aumento nos preços dos produtos, pois os vendedores regularizados teriam que arcar com impostos e seguir tabelas de preços para itens específicos. Embora a criminalização do comércio ambulante e a violência contra os marreteiros sejam condenáveis, é importante reconhecer que a medida de legalização pode não ter como objetivo principal beneficiar os trabalhadores ou a população, mas sim aumentar a arrecadação e o controle sobre essa atividade econômica.

No jornal da Causa Operária em janeiro de 2021²⁰, dados do IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - indicam que, nos últimos três meses, 368 mil brasileiros perderam empregos formais, elevando o total de desempregados para aproximadamente 14,8

¹⁹ O Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae) é uma entidade privada brasileira de serviço social, sem fins lucrativos, criada em 5 de julho de 1972, que objetiva a capacitação e a promoção do desenvolvimento econômico e competitividade de micro e pequenas empresas, estimulando o empreendedorismo no país.

²⁰ **A situação dos trabalhadores ambulantes dos metrô e trens de SP.** Causa Operária, São Paulo, 24/01/2021. Disponível em: https://causaoperaria.org.br/2021/a-situacao-dos-trabalhadores-ambulantes-dos-metros-e-trens-de-sp/#google_vignette. Acesso em: 12/01/2025.

milhões. No estado de São Paulo, são cerca de 3,5 milhões de desempregados, sendo 1,9 milhão na região metropolitana e 1 milhão na capital, conseqüentemente, é comum observar um aumento de vendedores e pedintes nos vagões e estações.

Embora exista campanhas incentivando usuários a denunciarem ambulantes, grande parte da população demonstra solidariedade, reconhecendo que esses trabalhadores estão buscando meios de sobrevivência diante da falta de oportunidades formais. Há a denúncia dos empecilhos e dificuldades impostas para que o trabalhador informal consiga se legalizar com o programa que existe na CPTM, obrigando-os a pagar impostos e taxas, a fazer o curso de *marketing*, pressupondo que todos os trabalhadores teriam a estrutura necessária para obter o MEI (Microempreendedor Individual)²¹ ou CNPJ (Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica)²² e para angariar um dos espaços disponíveis e limitados das estações, sendo ainda impedidos de vender nos vagões.

No Diário do Transporte de março de 2022²³, é informado que na estação Domingos de Moraes da Linha 8 - Diamante, ocorreu um confronto entre seguranças da ViaMobilidade e vendedores ambulantes. De acordo com a concessionária, quatro ambulantes reagiram à apreensão de suas mercadorias utilizando armas brancas, como estiletes, resultando em ferimentos em cinco funcionários. A circulação dos trens foi temporariamente interrompida, e a Polícia Militar foi acionada, detendo os envolvidos na estação Lapa. A ViaMobilidade afirmou que suas ações estão respaldadas pelo Decreto nº 1832/1996 que aprova o Regulamento dos Transportes Ferroviários²⁴, que proíbe o comércio não autorizado nas

²¹ O Microempreendedor Individual (MEI) é uma categoria jurídica brasileira, estabelecida pela Lei Complementar nº 123, de 14 de dezembro de 2006, conhecida como Estatuto Nacional da Microempresa e Empresa de Pequeno Porte. Essa legislação visa formalizar trabalhadores autônomos que atuam como pequenos empresários, proporcionando-lhes acesso a direitos e garantias constitucionais ampliadas.

²² No Brasil, o Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ) é um número exclusivo que identifica entidades jurídicas e outras formas de arranjos legais sem personalidade jurídica, como condomínios, órgãos públicos e fundos, perante a Receita Federal, órgão vinculado ao Ministério da Economia.

²³ **Linha 8 - Diamante tem tumulto envolvendo vendedores ambulantes e seguranças da ViaMobilidade.** Diário do Transporte, São Paulo, 08/03/2022. Disponível em: <https://diariodotransporte.com.br/2022/03/08/linha-8-diamante-tem-tumulto-envolvendo-vendedores-ambulantes-e-seguranças-da-viamobilidade/>. Acesso em: 12/01/2025.

²⁴ O Decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996, aprova o Regulamento dos Transportes Ferroviários. Estabelecendo normas como: a manutenção de instalações, equipamentos, material rodante e via permanente em boas condições de segurança e operação; a comunicação de interrupções de tráfego ao Ministério dos Transportes; o cadastro de acidentes ferroviários e a apuração das causas; a proibição de negociação ou comercialização de produtos e serviços não autorizados; e a proibição de jogos de azar ou atividades que perturbem os usuários.

dependências ferroviárias. Vale ressaltar que esse foi o primeiro ano que a linha passou a ser operada pela empresa.

O G1 no mês de janeiro de 2023²⁵ revela que naquele mês completou um ano da concessão das linhas 8 - Diamante e 9 - Esmeralda de trens metropolitanos para a ViaMobilidade, registrando pelo menos 132 falhas operacionais nesse período. De acordo com levantamento do G1, a Linha 8 - Diamante apresentou 52 falhas, enquanto a Linha 9 - Esmeralda contabilizou 80, resultando em uma média de uma falha a cada 2,7 dias. Esse número é quase sete vezes superior às 19 falhas registradas no último ano de operação pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM). Em resposta às recorrentes falhas, o Ministério Público de São Paulo iniciou uma investigação e solicitou formalmente à Secretaria de Transportes Metropolitanos o rompimento do contrato de concessão de 30 anos com a ViaMobilidade. A empresa então atribui os problemas às más condições dos trens recebidos da CPTM, afirmando que muitos estavam com manutenções atrasadas ou fora das especificações e para melhorar o serviço, a ViaMobilidade anunciou a compra de 36 novos trens para os anos de 2023 e 2024.

De acordo com o Diário de Suzano de agosto de 2023²⁶, em reportagem com funcionários das linhas da CPTM de São Paulo com dados que demonstram eficácia no sistema que eles implantaram para melhorar a fiscalização contra o comércio informal. No primeiro semestre de 2023, a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) intensificou suas ações contra o comércio ilegal nas linhas 11 - Coral e 12 - Safira, resultando na apreensão de 60.195 mercadorias, um aumento de 20,8% em relação às 49.823 apreensões no mesmo período de 2022. Apesar desse crescimento recente, observa-se uma redução significativa em comparação aos anos anteriores: em 2019, foram apreendidas 415.621 mercadorias no primeiro semestre, número que caiu para 170.472 em 2020 e para 38.647 em 2021.

²⁵ **Concessão das linhas 8 e 9 de trens à ViaMobilidade completa 1 ano com mais de 130 falhas; empresa promete investir R\$2,8 bi até 2024.** G1, São Paulo, 27/01/2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2023/01/27/concessao-das-linhas-8-e-9-de-trens-a-viamobilidade-completa-1-ano-com-mais-de-130-falhas-empresa-promete-investir-r-28-bi-ate-2024.ghtml>. Acesso em: 12/01/2025.

²⁶ **CPTM retira 60 mil mercadorias ilegais dos trens; apreensões crescem 20,8%.** Diário de Suzano, Suzano, 08/08/2023. Disponível em: <https://www.diariodesuzano.com.br/cidades/cptm-retira-60-mil-mercadorias-ilegais-dos-trens-apreensoes-crescem/74828/>. Acesso em: 12/01/2025.

A CPTM atribui essa diminuição ao reforço na segurança implementado a partir de 2020, com a introdução da escolta de segurança dentro dos trens, estratégia que inibiu a atuação dos vendedores ambulantes. Já chefe de Departamento da CPTM, Sharlene Guiducci, destacou que a presença constante de seguranças nos vagões reduziu a necessidade de apreensões, pois a simples presença das equipes desestimula o comércio ilegal.

Segundo o G1 de outubro de 2024²⁷, a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) implementou o curso chamado Nos Trilhos do Empreendedorismo²⁸, destinado a vendedores ambulantes com o objetivo de profissionalizá-los e integrá-los ao mercado formal, entretanto, apenas 4% dos participantes conseguiram efetivamente se formalizar após a conclusão do programa; o projeto formou 250 alunos e destes apenas 11 empreendedores continuam ativos. Consequentemente, muitos vendedores informais continuam a operar dentro dos trens, enfrentando riscos constantes de apreensão de suas mercadorias pelas autoridades ferroviárias.

3.3 O Shopping-Trem na Linha 11 - Coral da CPTM

É notório dentro do sistema de transporte ferroviário na cidade e região metropolitana de São Paulo que o uso do espaço serve como meio para circulação de pessoas, representando um fluxo migratório cotidiano, mas também um uso econômico do espaço onde há a instalação de dezenas de comércios legalizados nas diferentes estações de passageiros. Quanto maior o fluxo de pessoas, maior a quantidade de instalações comerciais por estação. Nas estações de metrô e trens existem lojas de pequenos comerciantes, quiosques ainda menores, lojas de franquias e até nas saídas/entradas de algumas estações a presença de *shopping-center*, como é o caso da Estação Tatuapé na Linha 11 Coral da CPTM.

²⁷ **Curso da CPTM para vendedores ambulantes profissionalizou apenas 4% dos alunos.** G1, São Paulo, 21/10/2024. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/bom-dia-sp/video/curso-da-cptm-para-vendedores-ambulantes-profissionalizou-4-dos-alunos-13029347.ghtml>. Acesso em: 12/01/2025.

²⁸ Nos Trilhos do Empreendedorismo é um projeto de parceria da CPTM com o SEBRAE-SP para promover capacitação e geração de oportunidades a vendedores ambulantes que atuam informalmente no Sistema Ferroviário da CPTM. O objetivo é orientar sobre a formalização do comércio ilegal e fornecer noções básicas de gestão para a condução de uma nova empresa.

Toda essa atividade econômica inserida nas instalações dos trilhos da rede de transporte de São Paulo demanda uma quantidade considerável de gastos e investimentos para o funcionamento e manutenção do uso do espaço. Aluguel, pessoal, energia, água, internet, compras de mercadorias e etc. Esse circuito econômico formal demanda um certo volume de capital do dono do negócio para garantir a atividade comercial no local e toda essa estrutura de negócio é regularizada e permitida pelo poder público e autoridades competentes. É possível compreender todo o espaço público que contempla a infraestrutura do sistema de transporte ferroviário como um espaço físico que é utilizado para inúmeras finalidades, pode ser considerado como um lugar do ponto de vista dos trabalhadores que passam horas de sua vida ocupados em seu posto de trabalho e com isso estabelece uma relação de vínculo com o local e com as pessoas que também ocupam esse espaço. Os carros/vagões dos trens podem ser considerados como um lugar de "descanso" para os passageiros das metrópoles que utilizam as linhas do transporte ferroviário para seus deslocamentos cotidianos por serem, muitas das vezes, viagens longas e demoradas no vai-e-vem do movimento pendular casa-trabalho (TAVARES; MONTEIRO, 2019).

É possível detectar que as dependências do metrô/trens de São Paulo também são utilizadas como um espaço de difusão de arte e cultura por meio de exposições artístico culturais itinerantes, instalação de murais e esculturas, palco de shows de artistas e até local de trabalho de artistas ambulantes. Um local de salvação para o público pedinte, isto é, pessoas em condições de extrema pobreza e miserabilidade que aproveita o espaço para pedir suas esmolas, atividade social duramente reprimida pelas normas locais. Espaço para difusão da "palavra de Deus", onde pessoas de fé exercem seu trabalho de doutrinação religiosa²⁹.

O transporte público ferroviário é, portanto, pela dinâmica social da vida de seus usuários produção de territorialidades múltiplas. Seu uso não se restringe apenas como meio de transporte para circulação de pessoas, é efetivamente, um espaço que contempla diferentes dimensões da sociedade. E considerando o uso econômico dessa infraestrutura é possível notar que esse lugar/território é disputado por diferentes agentes sociais, diferentes categorias de trabalhadores, por exemplo. Os trabalhadores tolerados pelas normas estabelecidas e os trabalhadores considerados infratores, criminalizados por exercer sua atividade na dinâmica

²⁹ **Evangélicos pregam nos trens da CPTM.** Diário da CPTM, 03/08/2011. Disponível em: <https://diariodacptm.blogspot.com/2011/08/evangelicos-pregam-nos-trens-da-cptm.html>. Acesso em: 12/01/2025.

econômica desse espaço/lugar/território em disputa, os vendedores ambulantes apesar de ter uma função e importância na vida prática dos usuários do serviço de transporte, são demonizados pelo sistema de segurança, pela mídia e por parte do público que atende.

Os vendedores ambulantes são pessoas que por motivos diversos encontram no sistema de transporte ferroviário uma ocupação possível no mundo do trabalho, um trabalho que apesar da precariedade e insegurança constante devido o sistema de repressão e vigilância contra esse tipo de atividade, ainda é um trabalho que compensa devido às adversidades estruturais e conjunturais da organização e condição econômica do país e cidade que esses trabalhadores atuam. Uma parte desses trabalhadores são pessoas e corpos marginalizados pelo regime de opressão da sociedade. São pessoas que por razões diversas não tiveram oportunidade de estudo e se quer concluíram a educação básica, mães de crianças pequenas e sem suporte familiar, egressos do sistema penitenciário, pessoas que nem sempre são bem vistas nas entrevistas de emprego. Nestes determinados casos é possível compreender que o circuito inferior da economia urbana é a alternativa possível para se inserir no mundo do trabalho, o comércio dentro dos trens e metrô é uma oportunidade viável a esse perfil de vendedores.

Dentro desse grupo social subalterno, é possível considerar que depois de 2016 e depois da crise humanitária e econômica causada pela Covid-19³⁰, houve uma diversificação do perfil dos vendedores ambulantes do “Shopping-Trem”. Essa diversificação do perfil de vendedores está intimamente relacionada com o aumento da taxa de desemprego na metrópole, onde a população de baixa renda precisa se reinventar para ter acesso a renda. O comércio ambulante se apresenta então como uma saída para suprir as necessidades materiais dessa população pauperizada. Outro fator que pode explicar o aumento de trabalhadores nessa atividade de comércio ambulante nos trilhos de São Paulo sugere compreender que as oportunidades disponíveis no mercado de trabalho formal estão inseridas no contexto da superexploração do trabalho, vagas de emprego cujo o pagamento de salários são bastante baixos e exigem muitas vezes longas jornadas de trabalho, além do fator distância que é uma realidade para uma parcela considerável dos trabalhadores da metrópole de São Paulo.

³⁰ A pandemia de Covid-19, também conhecida como pandemia de coronavírus, foi uma pandemia resultante da infecção por *Coronavírus 2* ou *SARS-CoV-2*, que causa a doença de covid-19. Esta infecção respiratória aguda é altamente transmissível e afetou o mundo inteiro durante 3 anos, levando a medidas de saúde pública em larga escala e impactando grandes áreas da sociedade a partir de janeiro de 2020 a maio de 2023.

Diante dessas circunstâncias se entende que o trabalho autônomo, como o dos vendedores ambulantes, se apresenta como uma possibilidade mais rentável e flexível diante do contexto do mercado de trabalho precário. A situação conjuntural e estrutural do mercado de trabalho está relacionada com fatores “macroeconômicos” e as instabilidades político-econômicas exigem que a população se reinvente constantemente para garantir a produção e reprodução de sua vida. O fenômeno do “Shopping-Trem” faz parte da síntese das contradições da estrutura econômica do país que se manifesta na metrópole de São Paulo, e estes tipos de trabalho do circuito inferior podem ser considerados como reflexos da condição sócioeconômica do subdesenvolvimento na periferia do capitalismo. Os vendedores ambulantes dos trilhos, diferente dos estabelecimentos comerciais instalados em algumas áreas da rede de transporte ferroviária, são trabalhadores que atuam vendendo uma variedade de produtos de bens de consumo básicos de forma autônoma, sem regime jurídico, sem estoque de mercadoria e de forma irregular. A rede de transporte ferroviária, como é o caso da Linha 11 Coral da CPTM (Luz-Estudantes) é, portanto, o local de trabalho de dezenas de vendedores ambulantes na grande metrópole de São Paulo. Pessoas que provavelmente estão exercendo um trabalho que cumpre uma função social dentro da dinâmica da vida dos usuários do transporte público, mas que por serem trabalhadores sem qualquer regime normativo que regulariza sua atividade de comércio são tratados como criminosos pelas autoridades competentes e por vezes no julgamento comum dos passageiros.

O comércio ambulante no interior do transporte público é uma atividade ilegal, entretanto, esta atividade cresceu consideravelmente nos últimos anos. Este fato elucida a insuficiência do poder público da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos em conter este fenômeno, mesmo com as autoridades fiscalizadoras da própria companhia fazendo ronda à paisana ou fardados, com ajuda de policiais civis, e repreendendo os vendedores ambulantes. Além da insuficiência do poder público em conter essa atividade, há a colaboração dos próprios usuários em ocultar a atividade dos vendedores ou até mesmo se posicionarem em defesa dos mesmos em alguma ocasião que eles julgam injusta, de acordo com Capelli (2017, p. 68):

“Em sua resposta, um dos entrevistados relatou que em algumas situações, quando algum ambulante estava sendo autuado e os usuários verificavam se tratar de ação abusiva por parte dos agentes de segurança, ocorria a manifestação imediata dos

usuários em defesa do ambulante. No entanto, um entrevistado relatou que já presenciou usuários contrários ao trabalho dos ambulantes mas que isso era muito raro de acontecer e somente uma parte bem pequena do total de usuários que costuma ter essa atitude.”

A situação de ilegalidade se apresenta então como um fator central para nossa análise, pois a proibição e a fiscalização da atividade não são suficientes para acabar com o comércio ambulante, mesmo através das campanhas de conscientização para os usuários não contribuírem e/ou denunciarem, o mercado nos interiores dos trens ainda gira. Apesar da proibição expressa, estes instrumentos ideológicos não estão de acordo com as necessidades imediatas dos usuários consumidores e com a produção e reprodução da vida material, como notaram há tempos Marx e Engels ([1845] 1999), elucidando que a vida real é que dita as formas de relação que são estabelecidas e que há dentro dessa esfera uma contradição entre o poder público estatal e a sociedade civil.

Numa análise conjunta sobre as dinâmicas nos trens da Região Metropolitana de São Paulo, Toledo e Pintor (2018) olham o espaço dos trens como um espaço simultaneamente de lugar e não-lugar, segundo a proposta do antropólogo Marc Augé. A lógica espaço-temporal nos trens das metrópoles segue o fluxo rápido e intenso, desse modo, os trens são espaços transitórios, que numa média de 3 em 3 minutos comportam uma gama de perfis variados e de dezenas de pessoas que utilizam o espaço apenas como forma de se deslocar, essa transitoriedade define o trem como um “não-lugar”. No entanto, para os trabalhadores, sejam os vendedores ou guardas, o espaço adquire um outro caráter pois ali eles estão em outras dinâmicas e estabelecem relações, construindo e performando identidades, construindo assim um “lugar” no território dos trens:

“O que parece ser constituinte do que se dá naquele espaço é o jogo regulatório entre os próprios vendedores e também para deles com os funcionários de segurança, onde cada um cumpre um determinado papel, performando uma identidade que estruturalmente é definida. É dessa forma que um espaço de fluxo e descontinuidade, um espaço que à primeira vista é um ‘não-lugar’, ganha regras e condutas definidas, ganha identidade e personagens identitários que ali emergem, torna-se um ‘lugar’.” (TOLEDO; PINTOR, 2018, p.123)

A partir das observações das dinâmicas de trabalho dentro dos trens, os autores supõem que há uma ordenação a ser seguida por todos os trabalhadores ambulantes numa espécie de código de conduta. Há uma recepção aos vendedores mais novos, os mais velhos de casa costumam ajudar e explicar o funcionamento do trabalho aos iniciantes de maneira solidária desempenhando um determinado papel, uma “função-vendedor”. Para além da ajuda, certas regras são seguidas pelos vendedores, como avisar e alertar outros vendedores sobre a fiscalização e presença dos guardas por perto; não vender o mesmo produto que outro vendedor que já esteja no mesmo vagão; e não atrapalhar e divulgar suas mercadorias enquanto outro vendedor já está anunciando seus produtos; e eles também possuem um grupo para comunicação na plataforma *WhatsApp*³¹ para tratar do principal assunto, os guardas. Sobre a fiscalização, os vendedores relataram que atualmente durante os confiscos há sim episódios de violência, entretanto há anos atrás existia uma espécie de “máfia” que foi encerrada por algum motivo, um sistema que garantia o livre comércio dentro dos trens, de modo que os guardas não necessariamente combatiam o comércio ilegal mas sim geriam essa prática tida como delinquente (TOLEDO; PINTOR, 2018, p.123).

O fenômeno do comércio é gerido e regulado tanto pelos próprios vendedores quanto por agentes de segurança, no entanto, observa-se que o comércio ilegal não é efetivamente reprimido, mas sim controlado em um equilíbrio tácito. Equilíbrio que envolve um "jogo regulatório" entre vendedores e seguranças, onde cada grupo desempenha papéis específicos ao construir regras e identidades dentro do ambiente. Assim, o que poderia ser visto como um “não-lugar” se transforma em um espaço definido por normas e interações, adquirindo características próprias que o configuram portanto como um “lugar”.

Compreendendo melhor as dinâmicas desse lugar construído por diversos agentes, os dados apresentados a seguir sobre as apreensões no Shopping-Trem, revelam informações cruciais sobre as operações de fiscalização nas Linhas 7 - Rubi³², 8 - Diamante³³, 9 -

³¹ O *WhatsApp* é um aplicativo gratuito de troca de mensagens, chamadas de voz e vídeo, amplamente utilizado em todo o mundo e que permite a criação de grupos para trocas de mensagens tanto pelo celular quanto pelo computador.

³² A Linha 7 - Rubi é uma linha de trem da CPTM que se estende entre as estações Brás, em São Paulo, e Jundiaí, na cidade de Jundiaí.

³³ A Linha 8 - Diamante é uma linha de trem da CPTM que liga a Estação Júlio Prestes, no centro de São Paulo, à Estação Itapevi, no município de Itapevi.

Esmeralda³⁴, 10 - Turquesa³⁵, 11 - Coral³⁶, 12 - Safira³⁷ e 13 - Jade³⁸, e o volume desse comércio ao longo de janeiro de 2016 a novembro de 2024. As tabelas abaixo ajudam a identificar padrões e respostas sobre o fenômeno na Linha 11 - Coral e nas demais linhas.

Tabela 2 – RMSP/CPTM: Número de Apreensões por Linha (2016 a 2024)

APREENSÕES DE MERCADORIA							
TOTAL DE ABORDAGENS							
ANO	LINHA 7	LINHA 8	LINHA 9	LINHA 10	LINHA 11	LINHA 12	LINHA 13
2016	7.697	14.649	6.212	2.756	7.553	7.409	*
2017	9.237	14.244	8.503	3.096	7.154	7.001	*
2018	12.636	12.649	4.942	1.490	9.575	9.154	393
2019	21.311	21.620	5.454	3.711	10.936	16.001	955
2020	4.678	6.835	1.507	1.481	2.801	4.592	331
2021	1.314	3.486	361	911	1.154	1.080	55
2022	2.231	136	37	493	998	813	31
2023	1.559	*	*	388	1.389	883	33
2024	1.203	*	*	325	918	476	25
TOTAL	61.866	73.619	27.016	14.651	42.478	47.409	1.823
* Valores não fornecidos							

Fonte: Portal CPTM (Elaborado pela autora)

Na Tabela 2, há o número total de apreensões de todas as linhas de 2016 a 2024, que pode ser entendido como o número de abordagens e confiscos de mercadorias pela fiscalização sobre cada vendedor ambulante. Observa-se que dos anos de 2016 (não há dados disponíveis dos anos anteriores) a 2019 o número de apreensões teve um aumento bastante expressivo, em todas as linhas do trem. Porém, de 2020 a 2024 houve uma queda significativa, sendo o ano de 2020 como o que despontou a pandemia de Covid-19 e em que a queda nas vendas ocorreu de modo exponencial, comportamento esse que é semelhante em todas as linhas da companhia. Mesmo sendo a linha com maior número de usuários, a Linha 11 não é a linha na qual mais ocorre o comércio ambulante, estando em 4ª posição em ordem

³⁴ A Linha 9 - Esmeralda é uma linha de trem da CPTM que vai do centro da cidade de Osasco até a estação Vila Natal, em São Paulo.

³⁵ A Linha 10 – Turquesa é uma linha de trem da CPTM que abrange o trecho entre as estações Brás, em São Paulo, e Rio Grande da Serra, no município de Rio Grande da Serra.

³⁶ A Linha 11 - Coral é uma linha de trem da CPTM que conecta as estações Luz, no centro de São Paulo, e Estudantes, no município de Mogi das Cruzes.

³⁷ A Linha 12 - Safira é uma linha de trem da CPTM que vai da Estação Brás, em São Paulo, até a Estação Calmon Viana, em Poá.

³⁸ A Linha 13 - Jade é uma linha de trem da CPTM que interliga a Estação Engenheiro Goulart, em São Paulo, à Estação Aeroporto de Guarulhos, na cidade de Guarulhos.

decrecente com um total de 42.478 de abordagens durante esses 8 anos de dados coletados e expostos e foi a Linha 8 - Diamante³⁹, atualmente sendo operada pela iniciativa privada, que obteve o maior número de apreensões gerais.

Tabela 3 – RMSP/CPTM: Número de Mercadorias Apreendidas por Linha (2016 a 2024)

MERCADORIAS APREENDIDAS							
TOTAL DE ITENS EM VALORES ABSOLUTOS							
ANO	LINHA 7	LINHA 8	LINHA 9	LINHA 10	LINHA 11	LINHA 12	LINHA 13
2016	322.500	447.627	189.202	122.460	293.347	310.322	*
2017	394.146	441.634	222.624	142.297	283.565	288.951	*
2018	533.736	468.190	184.643	65.488	381.410	380.844	17.340
2019	661.534	577.424	211.895	121.356	334.504	477.439	30.882
2020	178.948	228.646	65.358	53.658	93.626	156.465	13.450
2021	73.556	126.235	13.261	34.116	46.225	47.441	2.709
2022	123.118	5.375	1.041	43.499	67.946	41.063	780
2023	80.953	*	*	15.774	70.637	40.357	891
2024	56.291	*	*	13.159	45.502	18.993	963
TOTAL	2.424.782	2.295.131	888.024	611.807	1.616.762	1.761.875	67.015

* Valores não fornecidos

Fonte: Portal CPTM (Elaborado pela autora)

A Tabela 3, mostra o número total de mercadorias apreendidas no momento de cada abordagem, ou seja, quantas unidades de produtos foram confiscadas em cada apreensão ao longo desses anos em cada uma das linhas. Pode-se notar, que os valores seguem o mesmo padrão da tabela anterior, de maneira relativamente proporcional ao número de apreensões e com o mesmo aumento e queda posterior a 2020 em números absolutos. Com um número total de 1.616.762 mercadorias apreendidas, a Linha 11 apresenta também o 4º maior valor de mercadorias apreendidas, mas dessa vez a Linha 7 - Rubi, também operada no momento pela iniciativa privada, é a linha com o maior número de mercadorias apreendidas dentre todas.

De 2016 a 2019, o comércio no Shopping-Trem apresentou um crescimento significativo, sua localização em espaços de grande circulação e conectividade, fazia com que esse comércio se beneficiasse de fluxos constantes de consumidores. O aumento da informalidade no trabalho desempenhou papel relevante nesse cenário, fazendo com que

³⁹ As linhas 8 - Diamante e 9 - Esmeralda da CPTM, são as linhas de trens metropolitanos de São Paulo que estão privatizadas desde 2022. A operação dessas linhas é feita pela ViaMobilidade, um consórcio formado pela CCR (Companhia de Concessões Rodoviárias) e pelo Grupo Ruas.

trabalhadores informais pequenos comerciantes utilizassem o espaço como ponto de venda ou intermediação, muitas vezes à margem de regulamentações fiscais e comerciais. No entanto, com a chegada da pandemia de Covid-19 em 2020, o cenário mudou drasticamente, a crise sanitária e as políticas de isolamento social impactaram profundamente o fluxo de pessoas nesses espaços, reduzindo as vendas e restringindo a capacidade dos vendedores de manterem suas operações. Geograficamente, a dependência do Shopping-Trem de fluxos presenciais foi uma vulnerabilidade, uma vez que o distanciamento social e a mudança nos padrões de mobilidade urbana comprometeram sua vitalidade econômica.

Após a pandemia, de 2020 a 2024, a recuperação mostrou-se lenta mesmo com a persistência de altos índices de informalidade no trabalho, agravada por uma crise econômica prolongada que trouxe desafios adicionais. Muitos trabalhadores informais perderam suas bases financeiras durante a pandemia e enfrentaram dificuldades para se reinserir em um mercado fragilizado, por outro lado, consumidores, pressionados por inflação e desemprego, priorizaram gastos essenciais, reduzindo a demanda por bens e serviços oferecidos no Shopping-Trem. Assim, a queda no comércio reflete uma convergência de aspectos, evidenciando a complexidade de se manter um consumo que é completamente dependente de fluxos presenciais. Pode-se atribuir a isso também, a expansão do auxílio Bolsa-Família⁴⁰, e ao Auxílio Emergencial⁴¹, que começou a ser destinado à população de baixa renda e a trabalhadores autônomos na modalidade emergencial quando a pandemia de covid-19 assolava as vidas e a economia do país. Aliado a isso, a diminuição da taxa de desemprego no país, deve ter contribuído bastante para a diminuição do fluxo do comércio geral dentro dos trens⁴², de acordo com os veículos de comunicação oficiais do governo a partir da análise dos

⁴⁰ O Bolsa Família é o maior programa de transferência de renda do Brasil existente desde 2004, conhecido mundialmente por ter ajudado milhões de famílias a sair da linha da fome. Ele oferece assistência financeira a famílias em situação de vulnerabilidade social, buscando garantir o acesso a direitos e promover a inclusão social, na pandemia, o programa teve um aumento. **Proposta aumenta Bolsa Família em 50% durante pandemia.** Agência Câmara de Notícias, 20/04/2020. Disponível em: [https://www.camara.leg.br/noticias/655130-proposta-aumenta-bolsa-familia-em-50-durante-pandemia#:~:text=O%20Projeto%20de%20Lei%201102,Mundial%20da%20Sa%C3%BAde%20\(OMS\)](https://www.camara.leg.br/noticias/655130-proposta-aumenta-bolsa-familia-em-50-durante-pandemia#:~:text=O%20Projeto%20de%20Lei%201102,Mundial%20da%20Sa%C3%BAde%20(OMS).). Acesso em: 15/01/2025.

⁴¹ O Auxílio Emergencial foi um benefício financeiro criado para ajudar brasileiros em situação de vulnerabilidade durante a pandemia de Covid-19, garantindo uma renda mínima para aqueles que enfrentavam dificuldades econômicas durante o período. **Projeto de lei cria novo auxílio emergencial no valor de R\$600.** Agência Câmara de Notícias, 09/02/2021. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/noticias/726761-projeto-de-lei-cria-novo-auxilio-emergencial-no-valor-de-r-600/>. Acesso em: 15/01/2025.

⁴² **Desemprego cai para 6,1% e atinge menor taxa da história.** Agência Gov, 27/12/2024. Disponível em: <https://agenciagov.ebc.com.br/noticias/202412/desocupacao-cai-para-6-1-no-trimestre-encerrado-em-novembro-menor-taxa-da-serie-historica>. Acesso em: 15/01/2025.

dados da Pesquisa Nacional por Amostragem de Domicílio Contínua (PNAD)⁴³ disponibilizada pelo IBGE, em 2024 a taxa de desemprego foi a menor da série histórica iniciada no primeiro trimestre de 2012, atingindo o índice de 6,1%, ou em números gerais, 103,9 milhões de trabalhadores.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O comércio ambulante presente nos trens e estações da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos reflete uma complexa interseção entre questões geográficas, sociais e econômicas, assim como os impactos da globalização nos países periféricos. Em São Paulo, a maior metrópole do Brasil e da América Latina, a alta densidade populacional e a intensa demanda por transporte público tornam as estações e os trens ambientes estratégicos para a atuação de vendedores precarizados, sendo que esses espaços, caracterizados por um fluxo constante de pessoas, oferecem condições ideais para o comércio de produtos como alimentos, acessórios e eletrônicos, que atendem a uma população em busca de conveniência e preços acessíveis.

A cidade de São Paulo, uma das principais metrópoles do sul global, é profundamente marcada por suas relações com fluxos internacionais de capital, mercadorias e pessoas, no entanto, essa posição de destaque no cenário mundial intensifica as desigualdades internas, evidenciadas pela segregação socioespacial, pelo déficit habitacional e pela precariedade das condições de mobilidade urbana e, embora seja um polo econômico, a cidade não consegue oferecer oportunidades formais de trabalho para todos, levando milhões de pessoas à inserirem-se no circuito inferior da economia urbana.

A configuração geográfica da CPTM, que interliga áreas periféricas ao centro, é um elemento crucial para compreender essa dinâmica pois muitas dessas regiões periféricas abrigam populações de baixa renda que enfrentam dificuldades no acesso à cidade e ao mercado de trabalho formal. Nesse contexto, os trens se transformam em uma extensão da

⁴³ A Pesquisa Nacional por Amostragem de Domicílios (PNAD) é um levantamento estatístico realizado pelo IBGE que investiga características da população brasileira e tem como objetivo produzir informações sobre o desenvolvimento socioeconômico do país. Para isso, analisa características como educação, trabalho, rendimento, habitação, saúde, nutrição, entre outras. Já a PNAD Contínua é uma versão da PNAD que é realizada trimestralmente, para isso, uma amostra de domicílios é selecionada e visitada por agentes de pesquisa.

sobrevivência econômica, onde a venda ambulante se apresenta como a única alternativa viável para muitos, fenômeno esse que é intensificado pelas desigualdades socioespaciais características da cidade de São Paulo, onde a segregação urbana limita oportunidades para quem vive longe dos centros econômicos. O circuito inferior da economia urbana é, assim, conjuntamente uma manifestação direta das lacunas do mercado formal de trabalho que frequentemente exclui parte significativa da população, de modo que a informalidade, ao mesmo tempo que proporciona uma fonte de renda, expõe os trabalhadores à condições precárias, sem direitos ou garantias de trabalho.

Muitos dos produtos vendidos nesse cenário têm origem em mercados globais, o que exhibe o impacto da globalização na dinâmica local dentro do capitalismo tardio, com uma circulação de mercadorias baratas possibilitada por cadeias de suprimento em rede, que contribui para a precarização do trabalho e para a expansão de atividades não regulamentadas. A presença desse tipo de comércio nos trens materializa as contradições da globalização, que embora amplie o acesso a bens de consumo e agregue mercados globais a locais, intensifica de mesmo modo desigualdades, precarizando o trabalho e reforçando as barreiras de inserção no mercado de trabalho formal. Assim, o circuito inferior não é apenas um problema a ser enfrentado pelas autoridades; ele deve ser compreendido em suas complexas relações com o espaço urbano, a economia e a sociedade paulistana, ele é portanto, parte inerente desse processo.

Para Santos ([1979] 2004), a economia política dos países periféricos pode ser compreendida nessa complexa coexistência e interação entre diferentes circuitos produtivos, cada um com características próprias e interdependentes indicando as desigualdades estruturais presentes em tais países. Dessa forma, as atividades econômicas se entrelaçam numa divisão do trabalho, de distribuição de renda, e acesso a bens e serviços que mantém os mais pobres em setores de baixa remuneração, instabilidade e falta de oportunidades dignas, enquanto os setores altamente lucrativos permanecem sob o controle das elites econômicas.

No caso do comércio ambulante nos territórios dos trens, podemos ver um espaço cujos agentes econômicos o ocupam e o disputam concomitantemente, desde os vendedores ambulantes, que de maneira autônoma se mantêm em um espaço para eles ilegal, e que adquirem seus produtos em comércios locais de pequenos e de médio porte e também em grandes comércios, alimentando de forma paralela o circuito inferior, o circuito superior

marginal e o circuito superior; às filiais de redes de comércio de porte médio, que possuem um local alugado e destinado para vendas regulares de seus serviços e produtos; e até os grandes oligopólios comerciais, que dispõem não apenas de pontos de venda mas também de espaço amplo para comunicação de modo regularizado dentro da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos; evidenciando as complexidades existentes nesse espaço compartilhado.

O modelo de planejamento urbano brasileiro, influenciado pelo padrão norte-americano, sempre priorizou vias para automóveis e negligenciou o transporte coletivo, agravando tais desigualdades. Assim, moradores das periferias enfrentam deslocamentos longos e precários, enquanto áreas valorizadas recebem os melhores serviços; além disso, a violência urbana atinge mais os pedestres. A adequação do transporte coletivo como política pública justa e integradora, deve considerar critérios como acessibilidade financeira e física, disponibilidade e qualidade percebida pelos usuários, aspectos frequentemente negligenciados no Brasil. O enfrentamento dessas desigualdades exige planejamento urbano que pense primordialmente em mobilidade como um direito coletivo, promovendo inclusão social e sustentabilidade, compreendendo essa população como agentes econômicos da sociedade, das periferias, dos polos geradores de viagens e da economia local e circular.

A recessão econômica enfrentada pelo Brasil posterior a 2014 atrelada à crise política do governo vigente àquela época, em consonância com o viés mundial, fez com que aumentasse expressivamente o número de desempregados e de trabalhadores no ramo informal da dinâmica do mercado de trabalho. Entretanto, o mercado de trabalho brasileiro começou a mostrar tendências e números relevantes de recuperação no setor atualmente, corroborado pelos índices disponibilizados pela PNAD Contínua, que demonstram que a taxa de desemprego no Brasil em novembro de 2024 foi de 6,1%, a menor em 12 anos.

No estudo dos dados de 2016 e 2019, o número de apreensões de mercadorias no comércio ambulante nos trens aumentou expressivamente em todas as linhas. No entanto, de 2020 a 2024, houve uma queda significativa, refletindo o impacto da pandemia de Covid-19 na mobilidade urbana e no comércio informal. A Linha 8 - Diamante registrou o maior número de apreensões, enquanto a Linha 11 ficou em 4º lugar; ao mesmo tempo em que o volume de mercadorias apreendidas seguiu tendência semelhante, com a Linha 7 - Rubi liderando em confiscos. O comércio no Shopping-Trem, portanto, teve um crescimento até 2019 devido à alta informalidade e ao fluxo intenso de consumidores, mas sofreu forte

retração com a pandemia, e mesmo pós pandemia, a regeneração tem sido lenta, ocasionada por uma recuperação econômica e consequente diminuição da taxa de desemprego, por programas de auxílios governamentais e pequenas mudanças nos hábitos de consumo.

É evidente a existência de recortes de classe, gênero e raça nesses grupos e tipos de corpos marginalizados, pois numa sociedade cuja desigualdade de acessos às boas condições de trabalho é estrutural, a precariedade no âmbito do trabalho se manifesta de modo semelhante às outras formas de violências que grupos historicamente excluídos vivenciam diariamente. Contudo, essas pessoas de forma autônoma e autogerida estabelecem regras e condutas de como todos devem se portar, respeitando normas elaboradas a partir da experiência vivida, quase de maneira espontânea, numa forma de competitividade, colaboração e resistência mútua particular que se contrapõe a essa precarização, fazendo dos trens territórios de resistência.

Conectando os desafios locais às dinâmicas globais numa atividade que ressignifica os espaços públicos, o comércio ambulante nos trens revela desigualdades estruturais e demonstra a capacidade de adaptação das populações vulneráveis em um ambiente de profundas transformações econômicas. Frente a isso, compreender como funciona esse tipo de comércio no circuito inferior da economia urbana em São Paulo exige uma análise que abarque suas implicações econômicas, sociais e territoriais, reconhecendo que ele não é apenas um reflexo da precariedade, mas também uma manifestação de resiliência e uma tentativa de inclusão em um mundo globalizado e desigual pelos sujeitos da classe trabalhadora dos países periféricos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BISPO, T. **O Processo de Precarização do Trabalho: Um Estudo sobre as Vendedoras Ambulantes dos Trens Administrados pela Supervia do Rio de Janeiro**. Dissertação de Mestrado: Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2022.
- CAPELLI, R. **“Shopping Trem”: Uma Análise das Atividades de Trabalho Informal no Interior das Composições da Linha 8 (Diamante) da CPTM**. Dissertação de Mestrado: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2017.
- CARDOZO, V.; CRUZ, C.; RUBERT, M.; SANTOS, M. **O Sistema Ferroviário como Objeto de Inclusão Social**. Associação Nacional dos Transportes Públicos. Disponível em: <https://www.antp.org.br/biblioteca-vitrine/revista-dos-transportes-publicos.html>. Acesso em: 10/01/2025.
- CASTELLS, M. **La Urbanización Dependiente en América Latina**. In: CASTELLS, M. (org.) *Imperialismo y Urbanización en América Latina*. Barcelona: Gustavo Gili, 1973. p. 07-26.
- GOMIDE, A.; LEITE, S.; REBELO, J. **Transporte público e pobreza urbana: um índice-síntese de serviço adequado**. Brasília: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, 2006.
- GONÇALVES, J.; ANDRADE, G.; PORTUGAL, L. **Fatores intervenientes na relação entre a inclusão social e o trem considerando as favelas e as taxas de embarque observadas nas estações**. *Journal of Transport Literature*, 2014, vol. 8, n. 3, pp. 37-61.
- MARX, K.; ENGELS, F. **Feuerbach - Oposição Entre a Concepção Idealista e Materialista**. In: *A Ideologia Alemã*. São Paulo: Hucitec, 1999. p. 53-77.
- MONTENEGRO, M. **Dinamismos Atuais do Circuito Inferior da Economia Urbana na Cidade de São Paulo: Expansão e Renovação**. *GEOUSP – Espaço e Tempo*, São Paulo, 2013, n. 34, p. 33-45.
- Portal CPTM, 2024. **Movimentação de Passageiros**. Disponível em: <https://www.cptm.sp.gov.br/negocios/Pages/Movimentacao-de-Passageiros.aspx>. Acesso em: 10/07/2024.

- Portal CPTM, 2025. **Companhia Paulista de Trens Metropolitanos**. Disponível em: <https://www.cptm.sp.gov.br/> - Acesso em: 04/01/2025.
- Portal CPTM, 2025. **Comércio Ambulante - CPTM**. Disponível em: <https://www.cptm.sp.gov.br/Transparencia/Pages/Comercio-Ambulante.aspx> - Acesso em: 04/01/2025.
- RIBEIRO, R.; FONTES, B. **Organizações e Disputas por Territórios no Comércio Ambulante do Metrô em Recife**. INTER-LEGERE, Recife, 2023, n. 36.
- SANTOS, M. **Os Dois Circuitos da Economia Urbana nos Países Subdesenvolvidos: Formação e Características**. In: O Espaço Dividido. São Paulo: Edusp, 2004, p. 29-68.
- SILVA, J. **Trabalho Autônomo e Conflitos: O Comércio Ambulante no Território dos Trens**. Dissertação de Mestrado: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2009.
- SOUSA, N. **O Comércio Ambulante nos Trens de São Paulo**. Trabalho de Conclusão de Curso: Universidade Federal de São Paulo, Guarulhos, 2014.
- SILVEIRA, M. **Da Pobreza Estrutural à Resistência: Pensando os Circuitos da Economia Urbana**. Ciência Geográfica, Bauru, vol. XVII, p. 63-70, jan-dez/2013.
- TAVARES, E.; MONTEIRO, J. **Mobilidade pendular e deslocamentos casa-trabalho na metrópole: dimensões espaciais e temporais**. Vitória: Simpósio Nacional de Geografia Urbana, 2019.
- TOLEDO, G.; PINTOR, V. **A Porta Fechou, o Perigo Passou, o Shopping-Trem Chegou**. R. ÍANDÉ – Ciências e Humanidades. São Bernardo do Campo, v.2, n.2, p.118-125, jul/2018.
- ZANDONADE, P.; MORETTI, R. **O padrão de mobilidade de São Paulo e o pressuposto de desigualdade**. EURE, Santiago, v. 38, n. 113, p. 77-97, jan/2012.