

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA
MESTRADO EM SOCIOLOGIA

BRUNA BARRADAS CORDEIRO

**SUBIR E DESCER “BATENDO”: UMA ANÁLISE DAS PRÁTICAS
DOS VENDEDORES AMBULANTES NOS ESPAÇOS DE MOBILIDADE
DO BRT MOVE DE BELO HORIZONTE E REGIÃO
METROPOLITANA**

Belo Horizonte
2020

BRUNA BARRADAS CORDEIRO

**SUBIR E DESCER “BATENDO”: UMA ANÁLISE DAS PRÁTICAS
DOS VENDEDORES AMBULANTES NOS ESPAÇOS DE MOBILIDADE
DO BRT MOVE DE BELO HORIZONTE E REGIÃO
METROPOLITANA**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal de Minas Gerais (PPGS/UFMG) como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Sociologia.
Orientadora: Prof^ª. Dra. Ana Marcela Ardila Pinto

Belo Horizonte
2020

Ficha Catalográfica

301 C974s 2020	<p>Cordeiro, Bruna Barradas.</p> <p>Subir e descer “batendo” [manuscrito] : uma análise das práticas dos vendedores ambulantes nos espaços de mobilidade do BRT Move de Belo Horizonte e Região Metropolitana / Bruna Barradas Cordeiro. - 2020.</p> <p>187 f.</p> <p>Orientadora: Ana Marcela Ardila Pinto.</p> <p>Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Minas Gerais, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas.</p> <p>Inclui bibliografia</p> <p>1.Sociologia – Teses . 2. Transporte urbano - Teses.. 3.Vendedores ambulantes – Teses. I. Ardila, Ana Marcela. II. Universidade Federal de Minas Gerais. Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.</p>
----------------------	--

Ficha catalográfica elaborada por Vilma Carvalho de Souza - Bibliotecária - CRB-6/1390



Programa de Pós Graduação em Sociologia
Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas
Universidade Federal de Minas Gerais

ATA DA DEFESA DE DISSERTAÇÃO

BRUNA BARRADAS CORDEIRO

Aos 27 (vinte e sete) dias do mês de fevereiro de 2020 (dois mil e vinte), reuniu-se a Banca Examinadora de Defesa de Dissertação de Mestrado, intitulada: **"SUBIR E DESCER "BATENDO": uma análise das práticas dos vendedores ambulantes nos espaços de mobilidade do BRT Move de Belo Horizonte e Região Metropolitana"**. A banca foi composta pelos professores doutores **Ana Marcela Ardila Pinto** (Orientadora - DSO/UFMG), **Raquel Oliveira Santos Teixeira** (DSO/UFMG), **Sibelle Cornelio Diniz da Costa** (UFMG) e **Natalia Villamizar Duarte** (Universidad Nacional de Colombia).

Procedeu-se a arguição, finda a qual os membros da Banca Examinadora reuniram-se para deliberar, decidindo por unanimidade pela:

Aprovação (X)

Reprovação da Dissertação ()

Para constar foi lavrada a presente ata, datada e assinada pelos examinadores.

Belo Horizonte, 27 de fevereiro de 2020.

Ana Marcela Ardila Pinto

Profa. Dra. Ana Marcela Ardila Pinto (Orientadora - DSO/UFMG)

Raquel Oliveira Santos Teixeira

Profa. Dra. Raquel Oliveira Santos Teixeira (DSO/UFMG)

Sibelle Cornelio Diniz da Costa

Profa. Dra. Sibelle Cornelio Diniz da Costa (UFMG)

Ana Marcela Ardila Pinto

Profa. Dra. Natalia Villamizar Duarte (Universidad Nacional de Colombia)

AGRADECIMENTOS

Agradeço à minha mãe, de todo o coração, por todo o esforço de uma vida em me proporcionar amor, carinho, e as possibilidades e incentivos, emocionais e materiais, para seguir os caminhos que sonhei em minha vida. Agradeço toda compreensão com meu comprometimento aos estudos, as ausências, aos “nãos” que eu sempre disse quando me dedicava com todas as forças para dar o melhor de mim em tudo que fazia. Minha coragem, força, e firmeza para enfrentar as dificuldades da vida e chegar até aqui vieram da senhora. Sou extremamente grata por tudo.

Agradeço ao meu pai, que desde criança me explicava tudo o que eu perguntava, fazia questão de me encher de informações sobre os mais diversos assuntos, e sempre me respeitou como a criança curiosa que fui. Sua paciência e amor em todos os momentos, além do esforço em me proporcionar as boas condições de educação durante a vida (junto com minha mãe), permitiram com que eu me tornasse a cientista social que sou hoje, e conseguisse chegar até aqui, na entrega da presente dissertação. Além disso, sou grata pelo ensino, através do exemplo, da coragem de percorrer as distâncias, e da abertura para o aprendizado de outras formas de vida. Esse apreço pela cultura e pelos olhares dos outros me fizeram pesquisadora. Muito obrigada.

Agradeço aos meus avós, de todo coração, que desde antes de eu me entender pessoa já me ensinavam que nenhuma declaração de amor é maior do que o cuidado e o carinho, que nos dão forças para seguir em direção aos nossos sonhos. Com você vô, aprendi a entender o valor do silêncio, o aprendizado de ouvir, e a importância do ‘não falar’ nos momentos em que precisamos observar para compreender. Essas características me ajudaram a ser uma pessoa melhor, e também uma pesquisadora melhor. Com você vó, aprendi a paixão por aprender e ensinar, o valor da empatia e da ajuda ao próximo. Na senhora me inspirei pelo gosto do estudo, e por seguir acreditando e respeitando todas as pessoas. Sem seus incentivos e apoios eu não teria chegado até aqui.

Agradeço aos meus irmãos: Felipe, Beatriz, Nicolay e Lorrany. Por serem as companhias do meu crescimento, por me ajudarem nos momentos difíceis, por estarem presentes na minha trajetória, sempre lembrando que nunca estive sozinha (nem quando eu queria estar para estudar). Todos vocês têm algo que carrego comigo para conseguir chegar onde cheguei: coragem e determinação, tranquilidade e perseverança, sinceridade e força, alegria e curiosidade, respectivamente. Amo muito vocês.

Agradeço à Joelia, por tantos aprendizados que compartilhamos. Com você aprendi mais sobre respeito, crescimento, e também perseverança. Agradeço à Yasmim, por ser tão presente, comunicativa e disposta. Vocês duas foram muito importantes na minha trajetória, trocando incentivos e experiências sobre os planos da vida. Agradeço também ao Arielzinho, que traz luz para a vida de todo mundo da família. É um privilégio ter um sobrinho para malinar e amar em meio ao caos da vida.

Agradeço à Ana Marcela Ardila, por ser minha professora e orientadora durante todos esses anos na UFMG. Sua companhia em toda minha trajetória de aprendizado acadêmico e de pesquisa foram essenciais para eu me tornar quem sou, profissional e pessoalmente. Se hoje posso me dizer pesquisadora, e entregar essa dissertação, é porque você esteve sempre do meu lado, me dando suporte em todos os sentidos, para além da Academia. Com todo o carinho do mundo, digo que sou extremamente grata por tudo.

Agradeço à Laíse Hasz, minha companheira de vida e de trabalho. Sem me inspirar na sua inteligência e genialidade, além da sua autoconfiança, eu também não seria a pesquisadora que sou hoje. Sua companhia durante todos esses anos de pesquisa me fez mais forte, tornou tudo mais leve, e me guiou para caminhos que eu nunca pensei conseguir. Não sozinha. Sem você tudo seria mais difícil, talvez até insuportável, e, por isso, agradeço com todo amor do mundo o amor que você me dá. Sem você esse trabalho não seria o mesmo, obrigada! Agradeço também à Adriana e ao Paulo, pela companhia durante esse tempo de mestrado, às caronas, conversas e momentos compartilhados. Vocês também foram importantes para eu chegar até aqui.

Agradeço aos meus amigos. Primeiro, os de Belém, que me apoiaram na decisão de vir estudar na UFMG, e estiveram sempre presentes apesar das distâncias, sendo calor nos intervalos do semestre, e sendo também vínculo com as levezas do passado. Agradeço pessoalmente à Victória, Luiz, Dori, Ana Paula e Dany. Nunca vou esquecer a força que me deram para seguir meus sonhos, e acreditar que eu era capaz de conseguir aquilo que desejava. Sou grata por tudo. Agradeço também aos meus amigos da faculdade: Guilherme Moreira, Lucas Nigri, Bianca França e Beatriz Mergener. Vocês me abraçaram em Belo Horizonte, me inspiraram, e me deram forças para chegar até aqui. Agradeço também aos meus amigos do mestrado em sociologia do PPGS/UFMG, dentre eles, especialmente Lucas Caetano, Isabella Araújo e Jordanna Fonseca, por compartilharem seus conhecimentos, por serem pesquisadores e acadêmicos excelentes, além de grandes amigos que pude contar em diversos momentos desses dois anos de mestrado. Muito obrigada! Por fim, agradeço aos meus colegas do spinning,

que com alegria e leveza me fizeram companhia durante o último ano de mestrado. Com vocês a vida foi menos tensa e mais divertida, sou grata!

Agradeço aos amigos/pesquisadores do CEURB pela convivência de tantos anos, as tardes de ajuda e compartilhamento de pesquisas, dificuldades, aflições e soluções. É com muita clareza que sei que esse trabalho tem vários autores. Tudo que aprendi com vocês foi importante para conseguir chegar até aqui. Agradeço pessoalmente ao Mateus Lavarini, Sofia Carmo e Rafael Reis pela ajuda no trabalho de campo dessa pesquisa. Vocês são um exemplo da importância e do carinho que o CEURB significa na minha trajetória acadêmica e pessoal. Sou muito grata!

Agradeço ao Amônia, grupo de amigos que me acolheu ainda na graduação, e que desde então me proporciona momentos de grande alegria e calorosos debates. Vocês todos são pessoas que levarei sempre no meu coração, que me instigam a pensar de outras formas e a discutir os assuntos infinitamente, até esgotar todos os nossos neurônios. Com vocês aprendi que o conhecimento é sempre uma relação, que a amizade traz força nos momentos de dificuldade, e que compartilhar é a melhor forma de aprender.

Agradeço às professoras da banca examinadora dessa dissertação, Prof. Dra. Natália Villamizar, Prof. Dra. Raquel Oliveira, e Prof. Dra. Sibelle Diniz. Vocês acompanharam a trajetória de construção desse trabalho, sempre contribuindo com carinho e escuta atenta nas questões que surgiram. A disponibilidade e abertura de vocês para construir essa pesquisa junto comigo são atitudes que sempre lembrarei com carinho. Agradeço muito por tudo.

Agradeço ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal de Minas Gerais (PPGS/UFMG), pela oportunidade de desenvolver esta pesquisa, que era apenas uma semente no projeto inicial, mas que foi acreditada e incentivada durante toda minha trajetória de mestrado.

Agradeço imensamente aos interlocutores da presente pesquisa, que compartilharam comigo seus saberes e suas vivências. Sem vocês, em sentido definitivo, esse trabalho não teria corpo. Os aprendizados compartilhados me acompanharão pela vida. Obrigada!

Por fim, e não menos importante, agradeço à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pela bolsa recebida durante os dois anos de desenvolvimento da presente pesquisa. Sem esse apoio financeiro boa parte desse projeto seria inviável. Sou grata pela responsabilidade dos pagamentos em dia, que proporcionaram um suporte essencial nesse período da minha vida, e garantiram a qualidade do resultado apresentado.

RESUMO

A presente dissertação busca compreender o comércio ambulante nos espaços de mobilidade do BRT (Bus Rapid Transit) Move de Belo Horizonte e Região Metropolitana, através da investigação das práticas cotidianas dos sujeitos ambulantes e de suas clientelas nesses espaços. Para isso, a mobilidade é entendida enquanto movimento socialmente produzido e articulado, que envolve práticas e espaços dotados de significados pelos indivíduos que os constroem em movimento). A partir desta compreensão, buscou-se o entendimento das práticas diárias dos vendedores ambulantes, que são aqueles que oferecem serviços móveis para uma clientela também móvel, criando uma economia de serviços de mobilidade. Através da triangulação de técnicas de pesquisa, que envolveu a análise dos dados secundários da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), observação participante e entrevistas em profundidade com os vendedores ambulantes do BRT MOVE, conclui-se que o fenômeno ambulante, principalmente quando ocorre nos espaços de mobilidade, não pode ser compreendido sem uma abordagem relacional, que leve em consideração os vínculos estabelecidos com humanos e não-humanos nas dinâmicas cotidianas de trabalho e movimento. Além disso, a mobilidade apresentou-se como conceito chave para compreensão da relação entre os ambulantes e a informalidade, atravessando as narrativas sobre o aprendizado da profissão e perpassando as dinâmicas organizacionais cotidianas de negociação dos espaços de venda. Por fim, o BRT manteve algumas dinâmicas de negociação dos circuitos de venda (*pistas*) que já existiam nas ruas, ao mesmo tempo em que transformou outras, em um processo de intensa negociação em relação à distribuição dos recursos, que operam através de normas sociais, a fim de garantir a manutenção da justiça para esses vendedores.

Palavra-chave: Sociologia Urbana, Mobilidade Urbana, Transporte Público, Informalidade, Comércio Popular, Comércio Informal, Comércio de Rua, Vendedores Ambulantes.

ABSTRACT

This dissertation aims to understand the street commerce in the mobility spaces of BRT Move in Belo Horizonte and its Metropolitan Region, through the investigation of the daily practices of hawkers and their customers. For this, mobility is understood as movement socially produced and articulated, which involves meaningful practices and spaces for individuals who configure them on the move. Based on this understanding, one seeks to understand the daily practices of street vendors, who are those who maintain mobile services for mobile customers, creating an economy of mobility services. Through the triangulation of research techniques, which involved an analysis of secondary data from the National Household Sample Survey (PNAD), participant observation and in-depth interviews with hawkers from BRT MOVE in Belo Horizonte and its Metropolitan Region, one concludes that the hawking phenomenon, especially when it occurs in mobility spaces, cannot be understood without a relational approach, which takes into account the connections established with humans and nonhumans in the daily dynamics of work and movement. In addition, mobility shows itself as a key concept for understanding the relationship between street vendors and informality, crossing the narratives about learning the profession and transmitting daily organizational dynamics for negotiating sales spaces. Finally, BRT maintains some dynamics of distribution of sales circuits (pistas) that already existed on the streets, while transform others, in an intense negotiation process regarding the distribution of resources, which operates through social norms, in order to guarantee the maintenance of justice for these vendors.

Keywords: Urban Sociology, Urban Mobility, Public Transport, Informality, Street Vending, Street Vendors, Hawkers.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	12
1.1 BREVE PANORAMA SOBRE O COMÉRCIO AMBULANTE EM BELO HORIZONTE	14
1.2 COMÉRCIO AMBULANTE NO SISTEMA BRT MOVE.....	16
1.3 QUAL O CAMINHO PERCORRIDO ATÉ OS AMBULANTES DO BRT? ..	20
1.4 COMO ESTUDAR O COMÉRCIO AMBULANTE NO BRT?	22
1 CAPÍTULO - MOBILIDADE COMO VÍNCULO ENTRE OS AMBULANTES E A INFORMALIDADE	25
1.1 - O QUE A LITERATURA TEM A NOS DIZER SOBRE A INFORMALIDADE?	26
1.2 - RELAÇÃO ENTRE A INFORMALIDADE E O COMÉRCIO AMBULANTE: MOBILIDADE COMO UM VÍNCULO	37
1.3 - INFORMALIDADE EM CONTEXTOS MÓVEIS: O QUE DIZEM OS ESTUDOS SOBRE MOBILIDADE?	42
1.4 - O QUE A MOBILIDADE TEM A CONTRIBUIR PARA O DEBATE SOBRE A RELAÇÃO ENTRE COMÉRCIO AMBULANTE E INFORMALIDADE?	47
2 CAPÍTULO - QUEM SÃO OS AMBULANTES?.....	48
2.1 ESTUDOS SOBRE O PERFIL DOS VENDEDORES AMBULANTES: O QUE A LITERATURA NOS DIZ SOBRE QUEM SÃO ESSES SUJEITOS?	52
2.2 EXPLORANDO A PESQUISA NACIONAL POR AMOSTRA DE DOMICÍLIOS (PNAD): ATÉ ONDE OS DADOS NOS LEVAM?	59
2.3 REFLEXÕES SOBRE OS DADOS SOCIODEMOGRÁFICOS DA PNAD 2015: LIMITAÇÕES E POTENCIALIDADES DAS CLASSIFICAÇÕES INSTITUCIONAIS PARA O ESTUDO DA POPULAÇÃO AMBULANTE	65
2.3.1 Qual o papel do gênero no trabalho ambulante?	65
2.3.2 Quais são as reflexões raciais possíveis sobre os sujeitos ambulantes?	69
2.3.3 Quais elementos temporais caracterizam os vendedores?	70
2.2.4 Qual a escolaridade dos vendedores ambulantes?	73
2.2.5 Qual o papel da família na atividade ambulante?	75
2.2.6 Que posição os ambulantes ocupam em relação ao trabalho?	80
2.2.7 Quanto ganham os ambulantes?	83
2.2.8 Quanto trabalham os ambulantes?	86
2.2.9 Onde trabalham os ambulantes?	88

2.4 CONSIDERAÇÕES FINAIS: É POSSÍVEL CONSTRUIR UM PERFIL DOS AMBULANTES?	94
3 CAPÍTULO - MOBILIDADES LATERAIS E MOTILIDADE: CAMINHOS PARA A COMPREENSÃO DA ATIVIDADE AMBULANTE NO SISTEMA DE TRANSPORTE BRT MOVE	96
3.1 – DE PERTO E DE DENTRO: OLHARES ANTROPOLÓGICOS SOBRE OS SUJEITOS AMBULANTES	98
3.2 - COMO ESTUDAR OS AMBULANTES DO BRT MOVE DE BELO HORIZONTE E REGIÃO METROPOLITANA?	104
3.2.1 - Um ponto de partida: reflexões sobre os caminhos da pesquisa	104
3.2.2 - Um olhar possível sobre o fenômeno ambulante: definição dos métodos de investigação	106
3.3 - MOTILIDADE: REFLEXÕES SOBRE O TRABALHO E O APRENDIZADO NA ATIVIDADE DOS AMBULANTES DO BRT MOVE	110
3.3.1 - Narrativas da infância e da adolescência: início da vida laboral	111
3.3.2 - Narrativas sobre a entrada no trabalho: a importância das redes familiares	113
3.3.3 - Narrativas sobre a permanência na atividade: compreendendo os atributos dos ambulantes a partir da <i>motilidade</i> e da importância do aprendizado	117
3.3.4 - Mobilidades Laterais: a intermitência da atividade ambulante e as interpretações sobre os significados da formalidade	125
3.4 - ALGUMAS CONSIDERAÇÕES GERAIS SOBRE AS HISTÓRIAS LABORAIS E AS DINÂMICAS DE TRABALHO NO BRT	129
4 CAPÍTULO - BRT MOVE E TRANSFORMAÇÕES SÓCIO-ESPACIAIS: O QUE CIRCULA NO COTIDIANO DE TRABALHO DOS AMBULANTES?	131
4.1 -REVISÃO DA LITERATURA SOBRE AS DINÂMICAS RELACIONAIS DA VENDA AMBULANTE: CONFLITOS E NEGOCIAÇÕES EM DIVERSAS CIDADES DO MUNDO	132
4.1.1 - Contradições urbanas da venda ambulante: o dilema dos espaços públicos	133
4.1.2 - Vendedores ambulantes em relação: clientela ambulantes e autoridades locais	136
4.1.3 - Práticas regulatórias: como os vendedores ambulantes aparecem nas políticas públicas	139

4.2 - COMO ESTUDAR PRÁTICAS COTIDIANAS MÓVEIS: UMA REFLEXÃO SOBRE A OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE E OS MÉTODOS MÓVEIS NO ESTUDO DAS DINÂMICAS DOS SUJEITOS AMBULANTES NO BRT.....	142
4.3 – TRANSFORMAÇÕES E PERMANÊNCIAS NAS DINÂMICAS SÓCIOESPACIAIS DOS VENDEDORES AMBULANTES DO BRT MOVE.....	147
4.3.1 - BRT MOVE municipal e metropolitano: uma reflexão sobre a relação entre as normas institucionais e as normas práticas no cotidiano de trabalho dos sujeitos ambulantes.....	147
4.3.2 - Dinâmicas socioespaciais e BRT: o papel das “pistas”, das “filas” e da noção de “clientelas consumidas” para compreensão das dinâmicas de auto-organização dos vendedores ambulantes.....	151
4.4 - ALGUMAS CONSIDERAÇÕES SOBRE AS PRÁTICAS REGULATÓRIAS E AS DINÂMICAS ESPACIAIS NO BRT	165
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	168
REFERÊNCIAS	172
ANEXO A - TRECHOS SELECIONADOS DOS ANEXOS DE METODOLOGIA DA PNAD 2015	180
ANEXO B – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE) .	182
ANEXO C – ROTEIRO DE ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA.....	184

INTRODUÇÃO

Este trabalho busca compreender o comércio ambulante nos espaços de mobilidade do BRT Move¹ de Belo Horizonte e Região Metropolitana, através da investigação das práticas cotidianas dos sujeitos ambulantes e de sua clientela nesses espaços. Para isso, a mobilidade é entendida enquanto movimento socialmente produzido e articulado, que envolve práticas e espaços dotados de significados pelos indivíduos que os constroem em movimento (LÉVY, 2001; SELLER e URRY, 2006; JIRÓN e ITURRA, 2011). A partir dessa compreensão, busca-se conhecer as práticas diárias dos vendedores ambulantes, que são aqueles que oferecem serviços móveis para uma clientela também móvel, criando uma economia de serviços de mobilidade (MONNET, 2012). Essas práticas diárias são descritas pelos vendedores como subir -ir na direção bairro/centro- e descer – ir na direção centro/bairro- “*batendo*”, ou seja, como uma circulação nos ônibus em ambos os sentidos realizando suas atividades de venda.

O comércio ambulante sempre esteve presente na capital mineira, mobilizando uma diversidade de relações com o poder público e participando ativamente da dinâmica da cidade (CASTRO, 2003; JESUS, 2011; JAYME e DE ALMEIDA NEVES, 2011; CORDEIRO, 2017). Com a implantação do sistema *Bus Rapid Transit* (BRT) municipal e metropolitano em 2014, observou-se, logo nos primeiros meses de sua operação, uma forte presença de vendedores ambulantes nos espaços de mobilidade deste sistema.

O BRT é um sistema de transporte caracterizado por ser um modelo composto por algumas características fundamentais, o que torna possível sua replicação em diferentes contextos urbanos. Dentre estas características, destacam-se as estações e as vias para circulação de ônibus segregadas, que aumentam a rapidez dos deslocamentos, e o pagamento da passagem antes do embarque nas estações, o que torna possível a existência de “áreas pagas”, onde os passageiros podem circular e trocar de ônibus com menos restrições (ITDP, 2008). Além disso, o sistema possui inteligência operacional, o que permite forte controle dos ônibus através de sistemas de GPS (Global Positioning System), bem como o fornecimento de informações em tempo real sobre os horários de saída e tempos de espera aos passageiros. Em Belo Horizonte e na sua Região Metropolitana, muitas estações e ônibus contam também com sistemas de câmeras e vigilância privada, o que torna o sistema ainda mais controlado que o transporte público tradicional.

¹ MOVE é o nome atribuído ao BRT de Belo Horizonte e Região Metropolitana. Nomear e criar logomarcas para os sistemas BRT funciona como uma estratégia de marketing para esse modelo de transporte (Wright e Hook, 2008).

A partir da inserção deste novo equipamento de mobilidade no contexto metropolitano, entende-se que as dinâmicas de venda ambulante dentro desse sistema mais normativo e controlado envolvem práticas particulares e ainda pouco discutidas. A literatura sobre venda ambulante contém um amplo debate sobre a relação entre estes vendedores e os espaços públicos das cidades (DONOVAN, 2008; HUNT, 2009; ROCHA; SÁNCHEZ; GARCIA, 2009; CARRIERI et al., 2009, 2010; ALFONSO, 2010; JAYME e DE ALMEIDA NEVES, 2011), assim como uma ampla discussão, com forte base antropológica, sobre o comércio ambulante dentro de sistemas de transporte mais tradicionais, como trens urbanos e ônibus convencionais (OSTROWER, 2007; PIRES, 2010; FONSECA, 2011; RAPOSO, 2015; PERELMAN, 2017). Dessa forma, o estudo das práticas ambulantes dentro de um sistema de transporte como o BRT MOVE se apresenta como horizonte frutífero de descobertas e debates, tanto sobre as atividades ambulantes e suas potencialidades, quanto sobre a mobilidade urbana em suas discussões e avanços mais atuais.

A fim de apresentar melhor o fenômeno descrito anteriormente, esta introdução se divide em três partes. A primeira delas trata de contextualizar a atividade ambulante em Belo Horizonte, com o objetivo de mostrar que a presença desses vendedores na cidade e a regulação de suas atividades por parte do poder público não são acontecimentos recentes. Essas políticas regulatórias tendem para a fixação dos vendedores ambulantes em espaços delimitados, demonstrando a dificuldade do Estado em lidar com trabalhadores móveis em suas políticas públicas de formalização (HUNT, 2009; MONNET, 2005). Sendo assim, discute como a relação entre os vendedores, as autoridades, e as clientelas dentro no BRT se inserem dentro de um contexto histórico e político mais amplo de controle das dinâmicas de venda e da ocupação dos espaços públicos de grande mobilidade na cidade.

A segunda parte discute a implantação do BRT no município e na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH), com o objetivo de abordar de forma mais específica a relação entre esse sistema de transporte e o comércio ambulante, suas características fundamentais que facilitam ou dificultam a atividade, e as diferenças entre os arranjos municipais e metropolitanos. A compreensão das diferenças entre esses dois sistemas BRT permite justificar porque a abrangência da pesquisa para além da rede municipal, incorporando o sistema metropolitano, é essencial à análise do comércio ambulante nesse tipo específico de transporte. A terceira e última subseção da introdução se dedica a explicar as definições e processos investigativos envolvidos nesse trabalho. Ela também objetiva detalhar a ordem de apresentação dos capítulos, e como a organização interna deles foi construída.

1.1 BREVE PANORAMA SOBRE O COMÉRCIO AMBULANTE EM BELO HORIZONTE

A cidade de Belo Horizonte foi construída de forma planejada, inserida em um contexto nacional de busca por modernização, e inaugurada no ano de 1897 (RODRIGUES, 2016). O ideal de cidade planejada rapidamente entrou em conflito com a real necessidade de seus habitantes, que desde os primeiros anos na cidade enfrentaram graves problemas relacionados ao abastecimento de produtos básicos de subsistência, o que se tornou uma forte preocupação das autoridades locais (CASTRO, 2003). Nesse contexto, a presença de atividades de comércio itinerante, na figura dos mascastes e ambulantes, contribuíram intensamente para o abastecimento da população local (Ibid.).

Essa presença antiga dos ambulantes na capital mineira suscitou regulações por parte das autoridades locais desde cedo. Em minha monografia, realizei uma análise das práticas regulatórias municipais que tinham como público alvo a população ambulante. Entre as principais conclusões destacam-se a existência de legislações específicas para essa atividade desde 1908, bem como o aumento considerável do número de leis e decretos destinados a esse público a partir da década de 70, que apresenta uma quantidade mais de duas vezes maior de regulações do que as décadas anteriores (CORDEIRO, 2017). Essas regulações se direcionam principalmente ao controle dos espaços públicos das áreas centrais da cidade, e apresentam um pico de grande quantidade na década de 80, permanecendo com grande volume de publicações até a década de 2000 (ibid.). Bromley (2000), em sua pesquisa de mais de 25 anos sobre as legislações referentes ao comércio de rua em diferentes lugares do mundo, ressalta que há uma tendência para maior regulação das áreas de maior circulação e congestionamento de pessoas, o que, em geral, refere-se às áreas centrais das cidades.

Esse aumento do número de leis e decretos a partir da década de 70 coincide com o aumento do comércio popular nas áreas centrais de Belo Horizonte, o que levou a uma ocupação ostensiva das calçadas e ao crescimento dos relatos de dificuldades no trânsito de pedestres na região (JAYME e DE ALMEIDA NEVES, 2011). Jesus (2001) defende que o que é chamado de “degradação” das áreas centrais é, na verdade, um processo de popularização do centro, que se intensifica nos anos 80 e 90 na cidade. Sua tese defende que a “degradação” da região central na capital mineira começou a ocorrer a partir da busca das elites por novos espaços de consumo, sendo assim, há um abandono das áreas centrais por parte do poder público a partir desse período.

No início do século XXI as restrições às atividades ambulantes nas regiões centrais de Belo Horizonte se tornaram ainda mais rigorosas, e as regulações passaram a fixar esses

vendedores em espaços fechados. A publicação do Código de Posturas municipal sancionado em 2003 proibiu totalmente qualquer tipo de atividade ambulante em espaços públicos (BELO HORIZONTE, 2003). Dentro desse contexto, intensificou-se a política de transferência dos camelôs para shoppings populares, o que implicou na retirada desses indivíduos dos espaços públicos e em sua fixação em espaços fechados e, em geral, particulares. Jayme e De Almeida Neves (2011) afirmam que a criação dos shoppings populares envolveu, entre os anos de 2003 e 2005, a transferência de 1772 camelôs e toreros² para os shoppings Oiapoque, Tupinambás, Xavante Pop Shopping, Caetés, Araguari e Tocantins. Os trabalhos de Carrieri et al. (2009, 2010) salientam, através da investigação sobre os impactos dessa mudança na perspectiva dos próprios ambulantes, que muitos deles não se adaptaram aos espaços fechados, mantendo sua preferência pela autonomia e maiores lucros proporcionados pelas atividades nas ruas.

Além desse contexto de fixação dos sujeitos ambulantes nas políticas regulatórias a partir dos anos 2000, também é importante ressaltar que as regulações nos espaços de mobilidade são poucas, e aparecem a partir de 2008. O Decreto 13.384, de novembro de 2008, aborda o comércio ambulante dentro dos sistemas de transporte municipais, e restringe sua prática dentro dos ônibus e estações. Além disso, associa o trabalho desses agentes com a mendicância e autoriza a aplicação de multas aos operadores coniventes com este tipo de atividade (BELO HORIZONTE, 2008). Nesse sentido, a análise da legislação municipal permite ressaltar que as tentativas de controle das atividades ambulantes nos espaços de mobilidade são bastante recentes, e fortemente dotadas de caráter proibitivo (CORDEIRO, 2017).

Em 2019, a Prefeitura de Belo Horizonte (PBH) lançou o Programa Jornada Produtiva, que visa regularizar os trabalhadores do comércio popular licenciando um conjunto de atividades. O programa prevê 3.400 vagas nas modalidades de licenciamento: veículos automotores; veículos de tração humana; feiras regionais; comércio em logradouro para pessoas com deficiência; e shoppings populares (BELO HORIZONTE, 2019). Dessa forma, a prefeitura abre mais possibilidades para a regularização do comércio de rua nas regiões centrais da cidade, mas deixa de fora das possibilidades de formalização todos que residem na região metropolitana, já que um dos requisitos é o comprovante de residência no município.

Portanto, essa breve análise do contexto do comércio ambulante em Belo Horizonte procura ressaltar quatro pontos fundamentais. Em primeiro lugar, demonstrar que a atividade

² Segundo Carrieri et al. (2010): “os camelôs possuem autorização da prefeitura para trabalhar, já os toreros são clandestinos e se veem obrigados a fugir constantemente da fiscalização.” (p.275).

ambulante e as tentativas de regulação do poder público sobre elas não são um fenômeno recente na capital mineira. Em segundo lugar, evidenciar o foco das políticas regulatórias locais, conforme também aponta a literatura sobre o tema (BROMLEY, 2000), nas regiões de alta circulação de pessoas, ou seja, nos espaços de forte mobilidade. Nesse sentido, vale salientar o potencial de um sistema de transporte de alta capacidade como o BRT de se tornar foco de políticas regulatórias relacionadas à circulação de pessoas e às atividades ambulantes.

Em terceiro lugar, pontuar as políticas mais recentes de regulação do espaço público belorizontino, que promoveram a fixação dos ambulantes em shoppings populares e não ofereceram oportunidades de regularização daqueles vendedores que queriam realizar as atividades em movimento. Esse ponto é importante para reflexão sobre as dificuldades do Estado em lidar com trabalhadores com alta mobilidade E, em quarto e último lugar, ressaltar que a regulação dos espaços de mobilidade em relação à venda ambulante é recente, e a rapidez com que o processo se deu dentro do sistema BRT (apenas um ano depois de sua inauguração) ressalta o caráter fortemente normativo e controlador do sistema, em relação ao sistema de transporte tradicional. A próxima subseção busca entender melhor o funcionamento do BRT e do comércio ambulante em seus espaços de mobilidade.

1.2 COMÉRCIO AMBULANTE NO SISTEMA BRT MOVE

O BRT (*Bus Rapid Transit*) é caracterizado formalmente como um sistema de transporte de alta capacidade que realiza deslocamento rápidos, além de possuir um custo de implementação menor quando comparado com outros tipos de transporte, como trens e metrô (ITDP, 2008). Entre suas principais características está o uso de vias segregadas com prioridade de passagem aos ônibus, que devem operar de forma rápida e frequente. Além disso, o modelo BRT conta também com serviço de marketing, sistema informacional, estações para embarque e desembarque em nível, melhoramentos no espaço público do entorno, cobrança e controle de pagamento antes do embarque, e sistema de segurança que pode envolver câmeras e até mesmo a presença de seguranças no interior das estações (Ibid.)³. A imagem 01 mostra o corredor Cristiano Machado, nela podemos visualizar a cabine ao fundo e os corredores.

³ Essas características descrevem um modelo oficial e ideal de operação dos sistemas de BRT que poucas vezes é observado na prática, pois cada cidade adapta o projeto de acordo com suas características e recursos locais, bem como sob suas influências políticas e culturais.

Imagem 01 - BRT Move municipal: Estação Sagrada Família na Avenida Cristiano Machado



Fonte: Acervo pessoal, junho de 2019.

As obras de implantação do sistema BRT na RMBH envolveram a criação de três corredores de alta capacidade: Antônio Carlos/Pedro I, Cristiano Machado e Rotor Central (corredor da área central que conecta o sistema ao hipercentro da cidade). Os dois corredores que não estão localizados na área central seguem em direção ao vetor norte da cidade, região historicamente considerada de expansão metropolitana e essencial para estruturação da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH) (FREITAS e OLIVEIRA JR., 2014). Na ilustração 01 podemos observar o Rotor Central contornado de vermelho, dentro da macha cinza que representa a região central da cidade.

Ilustração 01 – Representação do Sistema BRT MOVE



Fonte: PBH, 2020.

Os corredores Cristiano Machado e Antônio Carlos são as linhas verdes que saem do Rotor Central, respectivamente, na direção mais à direita e mais à esquerda do mapa. O corredor Pedro I interliga os dois corredores anteriormente citados, indo da Estação Pampulha para Estação Vilarinho, também em verde.

Apesar da construção conjunta das vias e estações, os sistemas BRT municipal e metropolitano possuem infraestruturas e formas de operação muito distintas. Entre as principais diferenças podemos destacar a abrangência dos dois sistemas, onde o municipal se restringe as

delimitações da cidade de Belo Horizonte e o metropolitano atende uma área muito maior, abrangendo, por exemplo, os municípios de Santa Luzia, Ribeirão das Neves, Vespasiano, Sabará, São José da Lapa, Taquaraçu de Minas, Matozinhos, Nova União, e Caeté, todos pertencentes à RMBH.

Além disso, os valores das passagens para a entrada nos dois sistemas são diferentes. Enquanto no Move municipal o valor máximo pago pelos passageiros é de R\$ 4,50, no Move metropolitano, o valor base é de R\$ 5,35. Esse valor pode ser maior de acordo com a cidade de destino. É importante ressaltar ainda a ausência de integração física e tarifária entre os sistemas, que funcionam como redes sobrepostas, porém independentes, com sistemas de bilhetagem eletrônica sem nenhum tipo de comunicação.

Imagem 02 – Vendedores ambulantes na Estação São Judas Tadeu do Move Metropolitano



Fonte: Acervo pessoal, junho de 2019.

A inauguração do sistema BRT Move municipal ocorreu em março de 2014⁴, e no mês seguinte, em abril do mesmo ano, entrou em operação o BRT Move Metropolitano⁵. Logo com a inauguração dos dois sistemas vieram as práticas de venda no interior das estações e dos ônibus. Muitas manchetes de jornal dos anos subsequentes informam em tom alarmista que os “Camelôs aproveitam brecha e falta de fiscalização e invadem as estações do Move⁶” (SILVA

⁴Fonte: < <http://www.constran.com.br/noticiasdetalhes.php?id=139#prettyPhoto>>. Acesso em: 17/06/2019.

⁵Fonte: < <https://diariodotransporte.com.br/2014/04/10/corredor-metropolitano-de-bh-comeca-dia-26-e-move-ganha-mais-linhas-no-sabado/>>.

⁶Fonte:<https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2015/05/11/interna_gerais,646163/camelos-voltam-de-arona-no-move.shtml>. Acesso em julho de 2019.

e PARANAIBA, 2015), ou que “Expulsos do Centro, camelôs migram para as estações do Move da capital⁷” (GOULART, 2017).

Dessa forma, a ocupação dos espaços de mobilidade pelos vendedores ambulantes foi observada em ambos os sistemas BRT. Entretanto, diferentemente do tom das notícias citadas, que falam sobre uma “invasão” do novo sistema de transporte pelos camelôs, o que houve em realidade foi uma transferência de seus circuitos de venda, nomeados por eles de *pistas*, das ruas para o interior dos ônibus e estações do BRT. Esse movimento ocorreu tanto no sistema municipal quanto no metropolitano, com algumas diferenças e adaptações nas dinâmicas espaciais e de distribuição de recursos. A intenção de expandir a pesquisa do BRT municipal para a rede metropolitana é essencial à análise por abrir o horizonte de possibilidades de investigação. Já foi ressaltado que o BRT é um modelo de transporte que respeita padrões comuns, mas que são apropriados de diferentes formas a depender dos contextos. Aqui, a expansão da análise para rede metropolitana permite entender como o mesmo modelo de transporte, que abrange quase o mesmo território, pode possuir dinâmicas e formas de organização socioespaciais diferentes.

1.3 QUAL O CAMINHO PERCORRIDO ATÉ OS AMBULANTES DO BRT?

Algumas características gerais do modelo BRT, como por exemplo, o pagamento antecipado de passagem e a circulação sem restrição de tempo ou de número de viagens no interior dos ônibus e estações podem funcionar como atrativos para a prática de venda. Além disso, os embarques e desembarques em nível também permitem um maior conforto no deslocamento com mercadorias, o que favorece a venda ambulante nestes novos espaços de mobilidade. Aqui, os espaços de mobilidade são entendidos enquanto espaços de significado e sociabilidade, conforme os autores do *novo paradigma da mobilidade*, que trazem a perspectiva do movimento para a construção da teoria social (LÉVY, 2001; ADEY, 2006; SELLER e URRY, 2006; CRESSWELL e MERRIMAN, 2011), bem como para concepção de novos métodos móveis para pesquisa empírica (BÜSCHER e URRY, 2009; ROSS et al., 2009; JIRÓN, 2010). Dessa forma, tem-se como ponto de partida o entendimento da mobilidade enquanto experiência heterogênea, onde as práticas, experiências e significados que os indivíduos atribuem ao movimento são de extrema relevância para compreensão dos fenômenos sociais como um todo.

⁷Fonte:<<https://www.hojeemdia.com.br/horizontes/expulsos-do-centro-camel%C3%B4s-migram-para-as-esta%C3%A7%C3%B5es-do-move-da-capital-1.564069>>. Acesso em julho de 2019.

Além disso, a informalidade que atravessa a atividade ambulante não pode ser compreendida como um conceito rígido, a partir das abordagens dicotômicas clássicas que a separam completamente da formalidade (HART, 1973; SOTO, 1987; TOKMAN, 1989). Em contraposição a isso, compreende-se que as diferenças entre a formalidade e a informalidade operam em graus, e se referem mais as dinâmicas situacionais, ou seja, a como se estabelecem os acordos e negociações em uma determinada situação, do que a grandes classificações estruturais. Nesse sentido, a presente investigação se aproxima da compreensão de Telles e Hirata (2007) sobre as práticas urbanas, que são entendidas a partir de suas fronteiras porosas entre as categorias de formal e informal, e que entre elas transita a figura do trabalhador, no nosso caso, do sujeito ambulante.

Portanto, as negociações dos critérios de aceitabilidade moral são de extrema importância para investigação, e, a partir do campo, para a delimitação de como os próprios sujeitos classificam suas práticas. Aqui, o conceito de *mobilidades laterais* é de fundamental importância, pois dá conta da ideia de transversalidade dessas práticas, e enfatiza o caráter situacional das classificações. Nessa perspectiva, a formalidade e a informalidade não são categorias fixas que definem de forma permanente os sujeitos, e sim contextos situacionais, por onde os indivíduos se movem lateralmente em suas práticas cotidianas.

Jêrome Monnet (2005) também compartilha da visão de que a maior parte das negociações comerciais ocorrem em um contínuo entre formalidade e informalidade, no que o autor denomina como *informalidade gradual*. Sua abordagem sobre o comércio ambulante passa também pela criação do conceito de *ambulantaje*, que é definido mais por sua clientela ambulante, que compra os produtos a caminho de outras atividades, do que pela ambulância dos vendedores. Dessa forma, o autor cria a hipótese de que a *ambulantaje* cresce junto com o crescimento da mobilidade dos cidadãos, e possui a capacidade de oferecer aos consumidores móveis produtos e serviços também móveis, criando uma *economia de serviços de mobilidade*.

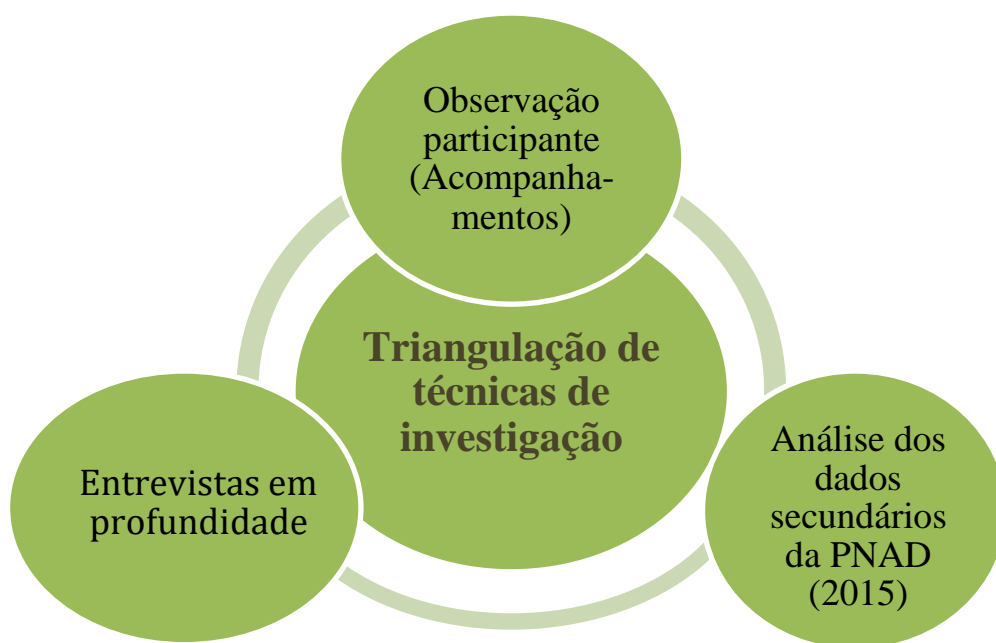
Diante desse contexto, buscou-se compreender as práticas dos sujeitos ambulantes, entendendo-as como qualquer tipo de mobilidade cotidiana experienciada por estas pessoas, bem como pelos objetos e ideias que estão em constante movimento nos espaços de mobilidade do BRT. Isso implica que as mobilidades foram consideradas em sua diversidade, abarcando as práticas de comércio, de estabelecimento de redes de relações (com clientes, funcionários, entre os próprios vendedores, etc.), bem como as práticas discursivas, que movimentam ideias, experiências e informações. A partir desse entrelaçamento de definições, a pergunta que guiou os caminhos dessa pesquisa foi a seguinte: *como se articulam as práticas dos vendedores*

ambulantes e de suas clientelas móveis com os espaços de mobilidade do sistema BRT Move na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH)?

Sendo as perguntas específicas: quem são esses sujeitos ambulantes e como suas competências pessoais afetam suas mobilidades cotidianas? Como o comércio ambulante pode ser compreendido a partir de uma perspectiva móvel? E quais são os principais componentes que permeiam as práticas diárias desses sujeitos ambulantes e de suas clientelas?

1.4 COMO ESTUDAR O COMÉRCIO AMBULANTE NO BRT?

A fim de responder a esses questionamentos foi utilizada a triangulação de técnicas de pesquisa: uma imersão exploratória nos dados secundários da PNAD (Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios) de 2015; observação participante e entrevistas em profundidade com os vendedores ambulantes do BRT Move municipal e metropolitano, que totalizaram quatro meses e meio de trabalho de campo.



O método do estudo de caso estendido, conforme apresenta Burawoy (1998), foi de extrema importância para composição da investigação como um todo, em suas diversas etapas. Esse método opera a partir de um modelo de ciência reflexiva, em contraposição a ciência positiva - que separa o sujeito do objeto, e prioriza a confiabilidade, replicabilidade e representatividade -, e abraça o engajamento do pesquisador com seus sujeitos como caminho para o conhecimento, valorizando a intervenção, o processo e a estruturação. Dessa forma, envolve uma multiplicidade de diálogos: entre o observador e os interlocutores; entre os

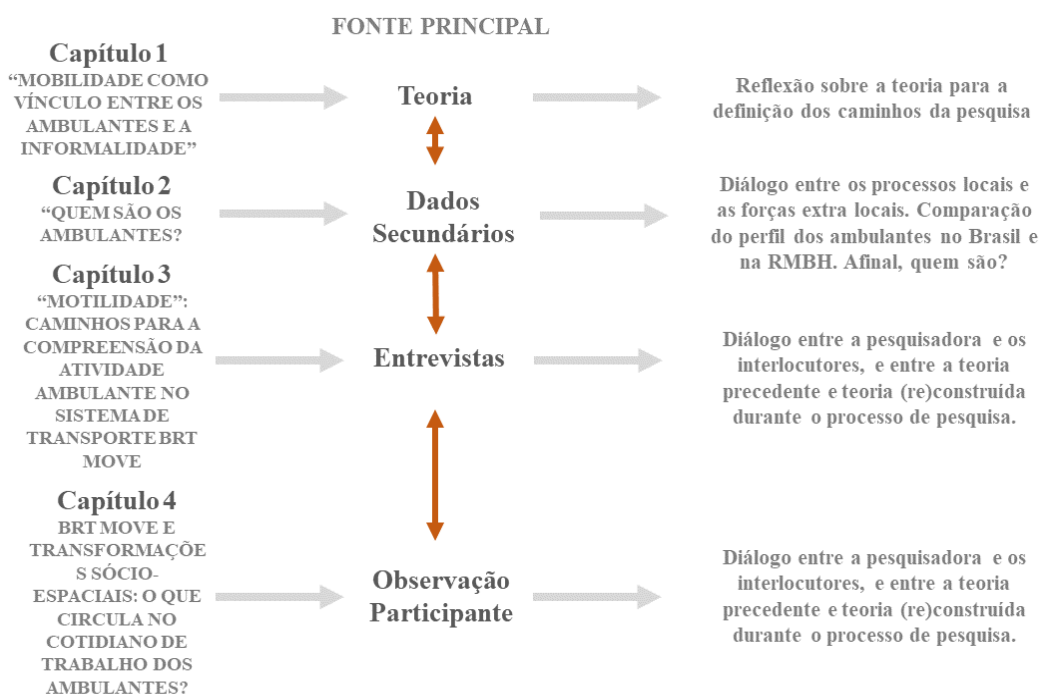
processos locais e as forças extra locais; e entre a teoria precedente e teoria (re)construída durante o processo de pesquisa. Sendo assim:

Ao invés de realizar generalizações dos dados, podemos mover-nos de uma generalização para outra, rumo a uma generalização mais inclusiva. Nós começamos com nossa teoria favorita, mas procurando não por confirmações, e sim por refutações que nos inspirem a aprofundar nessa teoria. [...] nós elaboramos a teoria pré-existente. Nós não nos preocupamos com a singularidade de nosso caso já que não estamos tão interessados na sua “representatividade” quanto em sua contribuição pra “reconstrução” da teoria. O nosso ponto de partida teórico pode abranger desde a teoria popular dos participantes até uma lei abstrata. Exige-se apenas que o pesquisador considere que vale a pena desenvolvê-lo. (BURAWOY, 1998, p. 16).

Dessa forma, o estudo de caso estendido prevê um diálogo constante com a teoria, e a construção do conhecimento da pesquisa a partir da intensa comunicação entre essa teoria e os processos desenvolvidos na prática de investigação. Sendo assim, “A ciência reflexiva comanda o observador a descompactar essas experiências situacionais movendo-se com os participantes através de seu espaço tempo” (BURAWOY, 1988, p.14). Portanto, é um processo investigativo em constante movimento entre as teorias, os processos empíricos de pesquisa, e a reconstrução teórica.

Todas as análises da presente dissertação, incluindo as realizadas através de dados secundários, inspiraram-se em algumas características propostas pelo estudo de caso estendido. Esse método, na realidade, guiou a construção e o encadeamento de todos os capítulos, conforme explicita o diagrama 01 a seguir:

Diagrama 01 – Construção dos capítulos



As setas vermelhas, mais do que uma representação do movimento entre as fontes de reflexão da pesquisa, indicam o movimento do processo investigativo entre as teorias, os dados empíricos e a reconstrução teórica. A ordem dos capítulos explicita também o caminho de construção da própria pesquisa, partindo da teoria, passando pela interlocução com os dados extra locais, e seguindo rumo a um diálogo mais local, baseado nos interlocutores, que resulta em uma constante atualização das teorias preexistentes.

Portanto, a presente dissertação se divide em quatro capítulos e as considerações finais. O primeiro capítulo se dedica a discutir sobre o conceito de informalidade, e argumenta que a mobilidade pode ser compreendida como um vínculo entre esse conceito e o comércio ambulante. O segundo capítulo se debruça sobre a questão de quem são os ambulantes, explorando os dados secundários da PNAD para o ano de 2015. O terceiro capítulo se dedica a compreender como se articulam as práticas dos vendedores ambulantes do BRT MOVE com as suas histórias de vida, passando pela compreensão de suas narrativas sobre seus trabalhos e sua inserção na atividade ambulante. Por fim o quarto e último capítulo traz as considerações sobre as dinâmicas e transformações socioespaciais advindas da implantação do sistema BRT Move.

Ademais, cada capítulo apresenta sua própria introdução, revisão da literatura, discussão metodológica, reflexão analítica sobre os resultados, e considerações gerais. Isso ocorre porque cada capítulo se dedica a explorar com mais afinco uma fonte investigativa diferente (teoria, dados secundários, entrevistas e observação), além de refletir e se debruçar sobre uma literatura mais específica, com maior relação aos aspectos discutidos no capítulo em questão. Dessa forma, essa abordagem permite uma comunicação entre a teoria, as fontes empíricas, e a (re)construção teórica a partir do próprio processo de pesquisa, em cada uma das suas partes.

1 CAPÍTULO - MOBILIDADE COMO VÍNCULO ENTRE OS AMBULANTES E A INFORMALIDADE

Uma posição muito comum nos autores que estudam os vendedores ambulantes é compreendê-los como automaticamente vinculados à informalidade, e em uma relação de subalternidade, vulnerabilidade, e completa falta de ação diante das circunstâncias externas que lhe são impostas (SILVA e ALVES, 2008; JORDÃO e STAMPA, 2015; NJIRU, 2017; RIES e STAMPA, 2017), como o desemprego estrutural e a pobreza. Neste capítulo, propõe-se uma reflexão sobre essa relação naturalizada entre os ambulantes e a informalidade, através de uma revisão da literatura que aborda esses conceitos. A intenção é refletir sobre a possibilidade de o conceito de mobilidade atuar como mediador, ou seja, como um vínculo entre a informalidade e a venda ambulante, rumo a uma compreensão mais relacional sobre o fenômeno estudado.

A ideia de vínculo, a partir da perspectiva de Latour (2015), busca superar a dicotomia entre indivíduo e sociedade, tão cara à sociologia, e voltar o olhar para a multiplicidade daquilo que faz agir. Na prática, busca ir além da ideia de dominantes e dominados, a fim de compreender a natureza dos vínculos que conferem existência aos sujeitos e aos objetos, ou seja, a qualidade daquilo que vincula, o que media? como media? de que forma afeta? (Ibid.). Sendo assim, a intenção é discutir as características da relação entre os ambulantes e a informalidade, lançando a hipótese teórica de que o vínculo entre esses conceitos pode ser compreendido a partir da noção de (hiper) mobilidade.

Dessa forma, esse vínculo é investigado através de alguns autores que lançam mão do conceito de mobilidade para compreender os ambulantes e a informalidade (MONNET, 2005; TELLES e HIRATA, 2007; HUNT, 2009). Entre suas principais contribuições está a superação da dicotomia formal e informal, através do estabelecimento de um contínuo entre a formalidade e informalidade, que permite não só a classificação das atividades em diferentes graus de aproximação, mas a compreensão do fenômeno de maneira mais situacional, em sua complexidade de vínculos e negociações contextuais. Além disso, esses autores enfatizam as dificuldades enfrentadas pelos mecanismos governamentais, na forma do Estado, em conseguir dar conta de compreender e regularizar os indivíduos móveis que exercem as atividades de venda nos espaços das cidades.

Dessa maneira, há uma incapacidade histórica dos gestores do Estado em medir e classificar atividades que não estão estabelecidas em lugares fixos. A rotulação de “comércio em via pública” serve para regular ou proibir a presença desses indivíduos nos espaços públicos (MONNET, 2005). Nessa mesma linha argumentativa, Hunt (2009) compreende a ideia de “recuperação do espaço público” da mão dos ambulantes como uma *tecnologia espacial de*

governança, que perpetua desigualdades estruturais ao decidir direitos diferenciados de mobilidade para os cidadãos em geral, e para os ambulantes como grupo específico. Ainda segundo o autor, a ausência de cidadania que esses indivíduos enfrentam se relaciona com a atribuição de uma *hipermobilidade*, ou seja, uma mobilidade intensa que é vista como ameaçadora e ilegal pelo poder público (Ibid.).

Por fim, Telles e Hirata (2007), no intuito de investigar os mercados formais e informais a partir da década de 80 no contexto brasileiro, lançam mão do conceito de *mobilidades laterais* para compreender as fronteiras porosas entre o legal, o ilegal, o formal e o informal no cotidiano de negociações dos trabalhadores urbanos. Os autores entendem esse conceito como uma das formas que a mobilidade urbana pode assumir. Desse modo, os trabalhadores ambulantes não "são" informais conforme uma perspectiva mais individual e atomizante poderia supor. E sim, experimentam situações de formalidade e informalidade de acordo com os vínculos que estabelecem em suas mobilidades cotidianas. A mobilidade, então, tem papel fundamental na compreensão da multiplicidade de arranjos situacionais possíveis que os ambulantes enfrentam em seu dia a dia. Além de contribuir para o entendimento da complexidade relacional, atravessada pelo papel do Estado, existente entre esses indivíduos que exercem atividades móveis de venda e a noção de informalidade.

Assim, o presente capítulo se divide da seguinte forma: a primeira seção pretende uma breve revisão bibliográfica sobre a informalidade, tratando de suas diferentes abordagens e transformações ao longo do tempo, e que constroem um caminho para a compreensão, que perpassa todo o trabalho, da informalidade de forma mais relacional; a segunda seção busca discutir a literatura que vincula a informalidade com os ambulantes, principalmente através do conceito de mobilidade; a terceira seção se dedica a explorar o tema da mobilidade em si, suas novas perspectivas e teóricos de maior importância para o campo; e, por fim, a última seção desenha as considerações sobre a hipótese do conceito de mobilidade enquanto vínculo que media os ambulantes e a informalidade.

1.1 - O QUE A LITERATURA TEM A NOS DIZER SOBRE A INFORMALIDADE?

Os estudos sobre informalidade não são recentes. Esta breve revisão busca apresentá-los seguindo uma ordem temporal, ao mesmo tempo em que pretende ressaltar as principais linhas de pensamento sobre o tema. Em muitos desses estudos o comércio ambulante aparece como uma das principais expressões da informalidade, como sua face evidente e central no cotidiano das grandes cidades (SOTO, 1987; TOKMAN, 1989; CROSS, 2000; MELO e TELES, 2000; SILVA e ALVES, 2010; NJIRU, 2017). Portanto, a necessidade de discutir a

informalidade enquanto fenômeno mais abrangente, em relação ao comércio ambulante, é justificada a partir da própria literatura extremamente entrelaçada, que, de forma muito corriqueira, apresenta os dois fenômenos atravessados um pelo outro.

A primeira distinção conceitual fundamental encontrada na literatura sobre economia informal se refere à diferenciação entre as atividades informais e as atividades ilegais, ou entre a chamada economia informal legítima e ilegítima. Apesar das diferentes perspectivas adotadas para explicação do fenômeno da informalidade, esse parece ser um ponto de partida essencial para qualquer análise sobre o assunto. No início da década de 70, o antropólogo Keith Hart se propôs a investigar as oportunidades de renda informal e emprego urbano em Gana, sendo um dos primeiros a delimitar o que seria o “setor informal”. Para o autor, a variável chave de distinção entre a formalidade e a informalidade é o grau de racionalização do trabalho, o que implica em um recrutamento permanente e regular e recompensas fixas (HART, 1973).

O autor também estabelece uma distinção entre oportunidades de rendas informais legítimas e ilegítimas baseada na criação de uma tipologia que se aplica aos papéis e atividades, e não diretamente às pessoas. Nessa tipologia, as atividades com geração de renda informal legítimas são aquelas relacionadas aos setores primário, secundário e terciário, que são realizadas de forma independente, além daquelas relacionadas à distribuição de bens e serviços em pequena escala, onde prevalecem os pequenos comerciantes e os vendedores ambulantes. Já as atividades informais ilegítimas são aquelas que envolvem os serviços oferecidos por prostitutas, comerciantes de produtos roubados, comerciantes de drogas, corruptos, e transferências feitas através de jogos de azar e pequenos roubos, o que implica em atividades com fins socialmente condenáveis (HART, 1973, p.69). A ilegitimidade, ainda segundo o autor, se diferencia de ilegalidade por representar a moralidade das subculturas de uma sociedade, em contraposição ao sistema de valores burgueses inscritos no código de leis nacionais.

Outros autores clássicos da década de 80 como Castells e Portes (1989) e Soto (1987) defendem que a diferença entre as atividades informais e as ilegais está no produto final, ou na finalidade a ser alcançada por uma determinada atividade. Dessa forma, a informalidade seria definida como o meio ou processo de produção ou distribuição desses produtos, caracterizado pela desregulação ou ilicitude; enquanto os fins garantidos por essas atividades permanecem lícitos, calcados na legalidade, e em consonância com o que é socialmente aceito. Nesse contexto, as atividades ilegais seriam aquelas com meios e fins ilícitos, considerados pelos autores como fins antissociais.

Apesar desta distinção em comum encontrada nos diferentes autores clássicos da informalidade (HART, 1973; SOTO, 1987; CASTELLS e PORTES, 1989), as abordagens

explicativas sobre o porquê de sua existência são muito diversas. Uma primeira perspectiva compreende o setor informal como uma oportunidade de trabalho e renda extra para aqueles que não encontram espaço para atuar no setor formal (HART, 1973; TOKMAN, 1978). Nesse sentido, o setor informal funciona como uma segunda opção de baixa produtividade, que amortece o desemprego do setor formal e contribui para a elevação no nível da renda dos trabalhadores. Dentro dessa abordagem, os setores formal e informal apresentam algum grau de separação, estando o segundo subordinado ao primeiro e apresentando menos recursos e competitividade, ou seja, uma desvantagem estrutural.

A pergunta norteadora desses trabalhos questiona a capacidade do setor informal de possuir autonomia na geração de renda para a população pobre. Em suma, as conclusões indicam um potencial limitado, restrito ao curto prazo, baseado principalmente na condição de “subordinação heterogênea” do setor, o que implica em diferentes tipos de subordinação baseados em processos distintos no interior das economias (TOKMAN, 1979, p.1071).

Mais recentemente, Njiru (2017) investigou a contribuição do setor informal para o desenvolvimento social no Quênia, e analisou o potencial do trabalho autônomo para a geração de emprego e renda no país. Suas conclusões foram baseadas em diferentes indicadores que incluíam renda, emprego, contribuição para a receita tributária, distribuição de empregados por idade, número de responsabilidades domésticas, educação, entre outros (Ibid., p.54). Entre suas principais conclusões está que o setor informal desempenha um papel importante na economia queniana, com especial ênfase nos vendedores de rua, porque permite a obtenção de renda pela maioria da população que não consegue um emprego formal (Ibid., p.60). Nesse sentido, as atividades informais são vistas como válvula de escape da pobreza, desempenhando um papel secundário e de suporte para aquilo que a economia formal não consegue absorver. Apesar disso, a autora ressalta a baixa capacidade de redução da pobreza proporcionada por essas atividades, já que os salários são extremamente baixos e não permitem nenhum tipo de poupança a longo prazo.

Abordagens estruturalistas sobre a informalidade consideram uma relação mais sistêmica entre os setores formal e informal, onde as características e as mudanças estruturais no capitalismo mundial geram impacto direto na informalidade (CASTELLS e PORTES, 1989; CACCIAMALI, 2000). Dentro dessa corrente de pensamento, a economia informal não é um eufemismo para pobreza, um objeto; e sim um processo caracterizado por sua forma específica de relação de produção e de geração de riqueza e renda.

Nesse contexto, o setor informal é um produto do capitalismo e essencial para a manutenção do funcionamento do Estado Moderno, e não uma segunda opção para aqueles que

não conseguem espaço na economia formal regulada pelo estado. Nas palavras de Castells e Portes (1989):

Os governos toleram e até mesmo estimulam as atividades econômicas informais como uma forma de resolver potenciais conflitos sociais ou de promover patrocínio político. [...] Informalização não é um processo social que sempre se desenvolve fora do arcabouço estatal; é na verdade a expressão de uma nova forma de controle caracterizado pela privação de direitos de um grande setor da classe trabalhadora, muitas vezes com o consentimento do Estado. (CASTELLS e PORTES, 1989, p.27).

Dessa forma, a partir dessa perspectiva, o Estado precisa do setor informal para que as atividades formais continuem em pleno funcionamento, e para que o capitalismo também se mantenha. Além disso, as fortes mudanças na dinâmica da informalidade estão relacionadas aos grandes movimentos da economia, como a reestruturação econômica, a competição internacional, a internacionalização e expansão dos mercados financeiros, o processo de industrialização, e a abertura e desregulação dos mercados. Dentro dessa corrente, o papel das empresas em relação à diferenciação entre o setor formal e informal é pouco evidente, já que os autores concentram esforços em discutir o papel central que o Estado desempenha enquanto mantenedor das relações desiguais de produção que operam dentro do sistema capitalista.

Estas correntes sobre a informalidade são de extrema importância para a composição do campo teórico sobre o assunto, e embasam perspectivas utilizadas em diversos trabalhos empíricos, inclusive entre pesquisadores brasileiros, sobre os vendedores ambulantes. A aplicação dessas perspectivas em estudos de caso nem sempre obedece a delimitação teórica supracitada, e observamos alguns trabalhos que, por exemplo, constroem sua análise com base em ambas as perspectivas.

Este é o caso de trabalhos do campo de estudo do serviço social, como nos apresentam Jordão e Stampa (2015) e Ries e Stampa (2017), que investigam os vendedores ambulantes a partir da ótica da precarização das relações de trabalho em escala global, como resultado das dinâmicas de transformação do sistema capitalista. Esses trabalhos possuem a particularidade da visão do Serviço Social sobre esses agentes, e consideram o trabalho como parte da identidade humana, afirmando que os vendedores ambulantes possuem uma função social no espaço urbano. As autoras analisam a experiência dos trabalhadores ambulantes nos trens da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, Brasil, especificamente nos ramais Santa Cruz, Deodoro, Japeri, Belford Roxo e Saracuruna. Suas conclusões apontam que esses indivíduos são subordinados aos mercados e ao modo de produção capitalista, e que ocupam uma posição de subalternidade e exploração que os classificam como proletários.

Para essas autoras, as transformações estruturais operadas pelo capitalismo globalizado inserem os trabalhadores em um contexto de perda de direitos trabalhistas, que são

consequência do retorno aos ideais liberais em defesa do Estado Mínimo, e que possuem impactos internacionais em todos os âmbitos da vida social desses indivíduos (JORDÃO e STAMPA, 2015, p. 317). Ademais da visão estruturalista sobre a situação dos vendedores ambulantes, as autoras também consideram que a informalidade é o fenômeno do trabalho sem vínculo empregatício e sem proteção social (RIES e STAMPA, 2017, p.103), e que funciona como uma economia complementar, sendo assim, opera como uma válvula de escape para os trabalhadores que não conseguem uma ocupação no setor formal.

Silva e Alves (2008) justificam a observação dos trabalhadores ambulantes nos ônibus de Belém (PA), Brasil, afirmando que são a face “flexível” do trabalho informal. Os autores sustentam uma visão dos ambulantes como mão de obra excedente do regime capitalista, que atuam na informalidade por não encontrarem espaço no mercado de trabalho formal. Dessa forma, também aplicam às duas perspectivas citadas anteriormente em sua análise, e concluem que o trabalho informal nos ônibus são fruto do modo de produção capitalista, que caminha para precarização do trabalho. Essa precarização atende aos propósitos do capitalismo e se beneficia de condições de trabalho mais maleáveis (SILVA e ALVES, 2008).

O que esses estudos de caso brasileiros que utilizam uma abordagem mais estruturalista, e que também entendem a informalidade como saída para falta de ocupação formal, nos apresentam, é uma realidade que explora pouco a riqueza das investigações dos contextos locais, pois reduzem seus achados a conclusões que enfatizam os impactos extensivos do capitalismo. Além disso, referem-se às transformações globais do capital sem que este seja o foco efetivo proposto na análise, ou seja, afirmam pesquisar um grupo de sujeitos específicos enquanto realizam afirmações generalizadas sobre o modo de funcionamento da economia em escala global. Dessa forma há, de forma clara, uma falta de cuidado em gerenciar o problema das escalas nessas investigações. Ademais, tratam o comércio ambulante pressupondo-o como “refúgio”, uma “válvula de escape”, deixando o horizonte de possibilidades restrito em relação à complexidade de explicações possíveis para o fenômeno.

Uma terceira corrente da informalidade é a legalista, que tem como seu principal representante Hernando de Soto (1987). Essa corrente defende que a relação entre formalidade e informalidade é pautada principalmente nos custos envolvidos em cada uma delas, que estão diretamente relacionados à vigência de leis boas ou ruins. Nesse sentido, essa perspectiva se difere da estruturalista por enxergar no Estado a solução para os problemas da informalidade, sendo ele o responsável pela criação de leis mais eficientes que favoreçam os processos de formalização.

Dessa forma, podemos caracterizar essa abordagem como mais institucionalista, já que considera que as decisões que os indivíduos tomam em realizar atividades informais “respondem em boa parte a uma avaliação racional dos custos da formalidade” (SOTO, 1987, p.191). Assim, a análise do autor sobre a economia peruana a identifica como uma “sociedade custosa”, onde indivíduos que trabalham tanto na formalidade quanto na informalidade desperdiçam boa parte de seus recursos lidando com uma legislação ineficiente. Destarte, a noção de informalidade para o autor se sintetiza:

Nesse sentido, poderíamos dizer que a informalidade acontece quando o direito impõe regras que excedem o limite nominativo socialmente aceito, não ampara as expectativas, escolhas e preferências de quem não pode cumprir tais regras e o Estado não tem a capacidade coercitiva suficiente. A noção de informalidade que utilizamos neste livro é, pois, uma categoria criada com base na observação empírica. Não são informais os indivíduos, mas seus feitos e atividades. (SOTO, 1987, p.45).

Por conseguinte, esta abordagem possui um caráter resolutivo, ou seja, busca apontar uma solução para informalidade. Essa solução está ancorada na diminuição dos custos de acesso e permanência no mercado formal, através da criação de leis mais eficientes. Além disso, e de forma mais específica, o autor trata do comércio informal como uma das dimensões onde opera a informalidade (entre outras, estariam a habitação informal e o transporte informal), enfatizando a representatividade do comércio ambulante nesse contexto, caracterizado pelas “atividades comerciais na rua, à margem das disposições legais” (SOTO, 1987, p.104). Para o autor, essas atividades podem ser tanto itinerantes, sendo caracterizadas pelos vendedores que perambulam pela cidade sem lugar fixo, quanto fixas, caracterizadas por aqueles vendedores que se estabelecem em algum ponto de via pública e exibem suas mercadorias (Ibid.). Nesse ponto, é importante destacar o forte vínculo das atividades ambulantes com as ruas e outros espaços públicos, o que traz grande visibilidade para esses indivíduos nos contextos urbanos. Bem como é possível observar o enredamento da informalidade com o comércio ambulante na literatura estabelecida sobre o tema.

Saha (2009), ao analisar os vendedores de rua de Mumbai, escolhe a perspectiva legalista para analisar o fenômeno, com o objetivo de destacar a burocracia estatal, a evasão fiscal, e as regras e os regulamentos de registro. Seu objetivo é investigar as condições de trabalho dos vendedores nessa cidade, a partir do conceito de “trabalho decente”, através da análise de variáveis como nível de renda, acessibilidade das finanças, horas trabalhadas, segurança social e segurança do trabalho. Suas conclusões apontam que os vendedores ambulantes da maior cidade da Índia dependem de agiotas, especialmente para fins de segurança social, bem como para a manutenção de sua atividade econômica. Ademais, conclui que, apesar do importante papel desses sujeitos na economia local, principalmente através da

geração de emprego e renda, eles estão condicionados a um ambiente de trabalho deteriorado e cheio de privações.

Teóricos mais recentes enfatizam as contribuições dos autores clássicos da informalidade para constituição do campo de investigação, porém, ressaltam suas limitações, principalmente em relação ao potencial explicativo das abordagens diante da complexidade das relações entre o setor formal e informal, e da incorporação de realidades mais periféricas no entendimento do fenômeno (CROSS, 2000; BAYAT, 2000; ROY, 2005; TELLES e HIRATA, 2007; CHEN, 2007; 2012; DINIZ, 2016). Em geral, esses autores propõem abordagens menos dicotômicas entre o formal e o informal, enfatizando a tendência da coexistência em graus diferenciados de ambas as configurações, que se atravessam e se constituem mutuamente.

Cross (2000) defende a tese de que há uma mudança substancial na visão sobre a informalidade com a passagem da modernidade para a pós-modernidade. Para o autor, a modernidade compreendeu os vendedores ambulantes e a informalidade em geral como ineficientes, e até mesmo parasitários para o funcionamento das cidades. Enquanto uma visão “pós-moderna” possui a inclinação para compreendê-los como uma fonte de crescimento, empreendedorismo e flexibilidade. É interessante notar que o autor trata a venda ambulante e a informalidade como fenômenos correspondentes, nesse contexto, a informalidade é caracterizada pela “[...] produção e troca de bens e serviços legais que envolvem a falta de permissões comerciais apropriadas, [...] descumprimento de regulamentos trabalhistas, [...] e/ou a falta de garantias jurídicas nas relações com fornecedores e clientes.” (CROSS, 2000, p.37-38). Assim, sua definição se aproxima daquela cunhada pelos autores clássicos da década de 80, que separam a finalidade legal das atividades informais de seus meios ilícitos ou ilegais.

Contudo, o autor ressalta que a noção de setor informal é fluida e confere uma crítica à abordagem legalista, enfatizando que compreender um comportamento econômico “apropriado” não tem a ver com leis ou regras, e sim com motivações, poder, e a capacidade de articulação dos grupos de interesse para definir o que é ou não permitido. Sua conclusão sobre a informalidade na pós-modernidade apresenta um caráter mais resolutivo, e sugere a criação de espaços nos quais as pessoas excluídas do setor formal desenvolvam suas soluções, como incubadoras de microempresas (CROSS, 2000, p. 47).

Uma abordagem mais recente e com viés mais institucional pode ser encontrada em Chen (2007; 2012), que escreve relatórios para a *Woman in Informal Employment Globalizing and Organizing (WIEGO)*, uma rede de escala global que possui como foco garantir os meios de subsistência aos trabalhadores pobres, com especial ênfase às mulheres pobres, dentro do contexto da economia informal. Sua análise parte do reconhecimento atual crescente de que a

economia informal está integralmente vinculada à formal, e que contribui para a economia de forma geral. Nesse contexto, o apoio aos trabalhadores pobres na informalidade se mostra como caminho em potencial para redução da pobreza e da desigualdade.

Nessas circunstâncias, a autora advoga por conexões mais equitativas entre a economia formal e informal, que podem ser alcançadas através de uma política mais apropriada e inclusiva (CHEN, 2007). Para isso, faz uma tipologia das vinculações entre o formal e o informal, ressaltando as seguintes classificações de relações: entre empresas informais e empresas formais; entre trabalhadores informais e empresas formais, onde predominam relações de trabalho disfarçadas, ambíguas e indefinidas; e o ambiente regulatório formal. Este último se refere às relações que compreendem políticas, leis e regulamentos governamentais.

Na visão da autora, as diferentes perspectivas sobre a informalidade se atentam a componentes específicos da economia informal, e a legalista se concentra no ambiente regulatório formal, formulando uma crítica de que “o excesso de regulamentação pode elevar as barreiras e os custos não apenas para operar formalmente, mas também para operar informalmente (CHEN, 2007, p.9). Assim, a autora ressalta que Soto desconsiderou que o aumento ou diminuição dos custos da formalidade afetam diretamente também os custos da informalidade, em uma relação mais interdependente e orgânica entre esses dois setores. Contudo, apesar de avançar na discussão sobre a informalidade afirmando que cada componente relacional dessa economia necessita de uma regulamentação apropriada, a autora mantém a informalidade diretamente atrelada à pobreza, e busca soluções para trazer para o âmbito regulatório aquilo que está de fora do setor formal.

Diniz (2016), ao tratar sobre a pluralidade de possibilidades que a economia popular encontra no Brasil contemporâneo, traz a discussão sobre a superação da lógica dual para compreender as economias latino-americanas, que durante muito tempo ficaram restritas a uma divisão entre um setor moderno e outro tradicional, onde o último tenderia ao desaparecimento ao longo do tempo. Nesse contexto, a autora discute como os conceitos de “setor informal”, “circuito inferior da economia”, e “economia popular”, são cunhados para contrapor a categoria vigente de “setor tradicional”. No caso específico do seu trabalho, busca defender o circuito inferior como categoria precursora da economia popular, através de um contraponto com o conceito de economia informal, enfatizando a importância estrutural, a heterogeneidade e dinamicidade desse “circuito inferior” em relação ao sistema econômico como um todo.

Os circuitos superior e inferior da economia são distinguidos pelas atividades capital-intensivas, de grande escala produtiva, articulação intermunicipal e regional, e com acumulação de capital do primeiro; em contraposição às atividades de pequena dimensão, caracterizadas por

serviços não modernos, de pequena escala, potencialmente criativos e de articulação restrita ao município ou região do segundo (SANTOS, 2008 apud DINIZ, 2016). Nesse contexto, o Estado é visto como controlador das informações, atuando como suporte favorável ao circuito superior, que é capaz de utilizar a publicidade para criar e atrair demandas, enquanto o circuito inferior se apoia principalmente no consumo (Ibid.).

Ademais, a abordagem dos circuitos superior e inferior trazida de Santos (2008) por Diniz (2016) é importante para confirmar a superação da ideia de desaparecimento ou substituição do circuito inferior da economia pelo superior: ao contrário, próximo da abordagem mais estruturalista da informalidade, o autor considera o circuito inferior como característica estrutural e com papel fundamental dentro do sistema econômico capitalista. Além disso, Diniz (2016) ressalta a interdependência cada vez maior entre os circuitos, e a tendência de se misturarem características antes atribuídas a somente um deles na conjuntura mais atual das trocas econômicas.

Silveira (2004), ao discutir os resultados de sua investigação sobre a economia na cidade de São Paulo com o objetivo de compreender, de forma mais sistemática, as relações entre o espaço urbano e o movimento da sociedade, também realiza uma reflexão sobre a separação das economias urbanas em seus circuitos. A autora lança mão do conceito de "circuito superior marginal" para dar conta das formas mistas de organização econômica. Além disso, busca enfatizar a intensa comunicação entre os circuitos, que se definem pelas manifestações que o trabalho pode assumir, e que são resultados das modernizações e das respectivas transformações na divisão territorial do trabalho.

Por fim, Diniz (2016) apresenta uma contestação da ideia de setor informal a partir da proposição, datada dos anos 70, da categoria “economia popular”, proposta por autores que almejavam a compreensão da realidade da América Latina a partir de sua lógica de produção e reprodução próprias (NUÑEZ, 1995; RAZETO, 1993; CORAGGIO, 2003 ; apud DINIZ, 2016). O que diferencia essa nova classificação econômica das atividades produtivas são suas relações e valores, mais próximos das ideias de solidariedade e de cooperação, e com a predominância de relações interpessoais de maior proximidade. Ademais, os modos de funcionamento da economia popular tenderiam para um distanciamento da racionalidade capitalista, na medida em que não apresentam os pressupostos de acumulação e expansão de capital. Portanto, o trabalho da autora é interessante para reflexão sobre o futuro do conceito de informalidade, e atualiza sobre as novas discussões, demandas, e dinâmicas encontradas a partir de uma nova perspectiva econômica.

Roy (2005), que aborda a informalidade do ponto de vista do planejamento urbano, também confere uma crítica ácida à perspectiva legalista afirmando que o pedido pela formalização de Soto (1987), que engloba não apenas os trabalhadores, mas a formalização de habitações e transportes públicos, parece uma reivindicação por direitos de propriedade, mas é, na verdade, um requerimento pelo direito de participação nos mercados imobiliários (no caso das moradias informais). Nesse sentido, a autora argumenta que somente o reconhecimento formal de títulos de propriedade ou de trabalho não resolvem automaticamente o problema da pobreza urbana.

Portanto, para a autora, a abordagem de Soto perpetua o mito do capitalismo popular, onde basta oferecer títulos de propriedade para que o mercado resolva todos os problemas de geração e distribuição de riquezas. Ou seja, o foco de seu trabalho está em discutir as soluções para o problema da pobreza e da desigualdade na distribuição de renda, e a formalização dos trabalhadores, das moradias, e dos transportes, não é o suficiente para resolver o cenário de pobreza urbana sobre o qual a autora se debruça. Ademais, a autora complementa sua análise ressaltando que no território peruano, onde realiza sua pesquisa, o processo de titularização de terras para os pobres não resolveu os problemas de emprego (KAGAWA e TUKSTRA, 2002 apud ROY, 2005).

A informalidade, desde o ponto de vista da autora, é entendida como um modo de urbanização e, dessa forma, indica uma lógica de organização das cidades, um sistema que rege as transformações urbanas. Assim, em termos de sua relação com o Estado “[...] a informalidade deve ser entendida não como o objeto da regulação estatal, mas sim como produzida pelo próprio Estado” (ROY, 2005, p. 149). Essa visão se aproxima daquela defendida pela abordagem estruturalista, que considera o estado como representante da burguesia e como responsável por manter e precisar do setor informal para sua sobrevivência.

Porém, aqui, duas diferenças entre as perspectivas do planejamento urbano e as estruturalistas são fundamentais: a autora rejeita a noção de setor informal em favor da informalidade como modo de urbanização, e também defende que a “[...] legalização dos sistemas informais de propriedade não é simplesmente um problema burocrático ou técnico, mas sim uma luta política complexa. (ROY, 2005, p.149-150). Nesse contexto, o entendimento da informalidade como uma forma de urbanização passa pela compreensão da própria informalidade enquanto lógica organizadora das cidades, dotada de outros tipos de normas que guiam os processos de transformação urbana (ROY e ALSAYYAD apud ROY, 2005). Dessa forma, a autora tensiona as visões anteriores que tratavam a informalidade como um problema de ordem legislativa, institucional, ou meramente burocrática, para enfatizar a importância dos

processos políticos e de transformação urbana nas definições e desdobramento da informalidade urbanizadora.

Outro autor que critica as visões atuais mais institucionalizadas sobre a informalidade é o sociólogo iraniano-americano Asef Bayat (2000). Para o autor, a maior consequência da nova reestruturação global nos países em desenvolvimento é o duplo processo de integração, e, ao mesmo tempo, de exclusão social e informalização, que gera um crescimento de uma “subalternidade marginalizada e desinstitucionalizada”. A crítica do autor às correntes predominantes da informalidade denuncia seus essencialismos ao abordar os pobres como “passivos” ou “sobreviventes”, e argumenta que, mesmo aquelas que consideram os informais como pobres ativos na construção de novos mercados e na determinação de suas vidas, o fazem a partir de uma perspectiva de intensa vitimização desses indivíduos.

Diante desse contexto, o autor propõe o conceito de “silenciosa invasão do ordinário” que “descreve o avanço silencioso, prolongado, mas generalizado, das pessoas comuns sobre os proprietários e os poderosos, a fim de sobreviver e melhorar suas vidas” (BAYAT, 2000, p.545). Essa invasão cotidiana não é apenas defensiva, mas cumulativa, e gera uma expansão dos espaços coletivos, sendo uma consequência do ativismo dos subalternos urbanos nas cidades de terceiro mundo.

Dessa forma, o autor olha para informalidade como um processo global, ao mesmo tempo em que se expressa nas vivências e subjetividades individuais, através da situação de subalternidade. Essa situação evidencia os contextos pós-coloniais dos países em desenvolvimento, e traz o eixo de análise para as realidades do sul global. O que os indivíduos marginalizados querem é a redistribuição dos bens e oportunidades sociais através do acesso ao consumo, autonomia, espaços públicos, e outras chances de vida (Ibid., p.548). O comércio ambulante aparece como consequência acelerada pela globalização econômica, e as ruas, como espaços públicos onde os conflitos se tornam mais evidentes. Dessa forma, o autor busca estabelecer uma perspectiva descentralizada do norte global, que entenda os trabalhadores informais como agentes com poder de construção de suas realidades.

Contudo, é importante ressaltar que a atividade ambulante sempre esteve presente nos contextos das cidades, e os significados atribuídos à sua presença se transformam no decorrer do tempo, gerando também mudanças nas relações entre vendedores e clientela móvel (MONNET, 2005). Dessa maneira, o comércio ambulante não pode ser restrito ao momento de globalização econômica, e sua aceleração deve ser refletida com cautela a partir das inúmeras variáveis que podem, potencialmente, explicar o fenômeno.

Por fim, temos os autores brasileiros Telles e Hirata (2007) que buscam estudar o fenômeno da informalidade através do estudo das práticas urbanas. No artigo “Cidade e práticas urbanas: nas fronteiras incertas entre o ilegal, o informal e o ilícito”, eles buscam compreender as mobilidades urbanas na periferia de São Paulo (Brasil), por meio da observação mais específica da dinâmica do tráfico de drogas na região. O objetivo é entender os agenciamentos que esses indivíduos fazem para resolver os problemas que encontram em seu cotidiano.

Suas conclusões apontam que as fronteiras entre o formal e informal, o legal e ilegal, e o ilícito, são extremamente porosas, e a figura moderna do trabalhador urbano acaba por transitar, de forma descontínua e intermitente, entre esses planos que se sobrepõe e se embaralham. Nesse sentido, eles “[...] negociam a cada situação e em cada contexto os critérios de aceitabilidade moral de suas escolhas e seus comportamentos [...]” (TELLES e HIRATA, 2007). Esse trânsito constante dos trabalhadores urbanos entre as fronteiras porosas da informalidade está sob a lógica das “mobilidades laterais”, que são um tipo de mobilidade urbana, e exprimem a transversalidade dos atores urbanos em suas práticas cotidianas.

Portanto, pretendemos realizar um apanhado geral de perspectivas sobre a informalidade desde o surgimento do debate, considerando os diversos campos teóricos para os quais esse tema é relevante como objeto de pesquisa. A intenção, longe da pretensão de esgotar as abordagens sobre o assunto, é compreender a diversidade de caminhos que podemos tomar na investigação de uma questão tão complexa e com grande relevância social. É importante perceber que as abordagens mais antigas, que separam completamente o formal do informal, ou aquelas que atribuem a informalidade de forma natural aos vendedores ambulantes, devem ser questionadas e refletidas. Busca-se, assim, partir para uma compreensão da informalidade de forma mais relacional, que leve em consideração a multiplicidade de vínculos que os sujeitos ambulantes cultivam em seu cotidiano. Para isso, a ideia de mobilidade, apresentada neste capítulo a partir do conceito de *mobilidades laterais* (TELLES e HIRATA, 2007), é de extrema importância para compreensão da relação entre os ambulantes e a informalidade. A próxima seção se dedica a explorar esse vínculo.

1.2 - RELAÇÃO ENTRE A INFORMALIDADE E O COMÉRCIO AMBULANTE: MOBILIDADE COMO UM VÍNCULO

Levando em consideração o panorama sobre a informalidade discutido anteriormente, a compreensão sobre o fenômeno informal perde sua complexidade quando encarado a partir de uma definição conceitual rígida e restrita, como propõem as abordagens dicotômicas clássicas que a separam completamente da formalidade (HART, 1973; SOTO, 1987; TOKMAN, 1989).

Um contraponto a essa visão parte do entendimento de que as diferenças entre a formalidade e a informalidade operam em graus, e se referem mais às dinâmicas situacionais, ou seja, a como se estabelecem os acordos e negociações nos contextos cotidianos, em detrimento das grandes classificações definitivas e estruturais (MONNET, 2005; TELLES e HIRATA, 2007). Dessa forma, a presente seção pretende discutir o ponto de vista de alguns autores que trazem o conceito de mobilidade para o centro do debate sobre a relação entre o comércio ambulante e a informalidade.

Para realizar tal discussão, partiu-se da perspectiva da sociologia dos meios ou das mediações de Latour (2015), onde os vínculos se localizam nos *entre* espaços, que nunca encontram nem o indivíduo, nem a sociedade, e que funcionam como meios, sendo a questão principal pautada na qualidade do vínculo, e não na divisão de quem age e do que é “agido”, passivamente, nas situações. Diante desse modo de compreender as relações entre os sujeitos e as coisas, essa seção objetiva discutir os trabalhos que abordam a informalidade e o comércio ambulante, a fim de investigar a relação estabelecida entre esses dois temas investigativos. O argumento central defendido é também uma hipótese para uma compreensão teórica mais complexa e relacional: que o conceito de mobilidade pode funcionar como um vínculo entre os fenômenos da informalidade e da ambulância⁸, e o objetivo consiste em compreender de que forma essa relação pode ser caracterizada a partir da literatura que discute esses temas.

Nosso ponto de partida retoma o trabalho de Telles e Hirata (2007) sobre as práticas urbanas, que são entendidas a partir de suas fronteiras porosas entre as categorias de formal e informal, e legal e ilegal. O trabalhador, no nosso caso o sujeito ambulante, é a figura que transita por entre essas fronteiras, buscando oportunidades formais e informais que existem ao mesmo tempo dentro do mercado de trabalho (Ibid.). Portanto, a formalidade e informalidade coexistem, e os trabalhadores se movem lateralmente entre elas em seus arranjos diários. É nesse contexto que o conceito de *mobilidades laterais* dos autores é de fundamental importância, pois dá conta da ideia de transversalidade das práticas, e enfatiza o caráter situacional das classificações.

Hirata (2010), em sua tese “Sobreviver na adversidade: entre o mercado e a vida”, ressalta a importância de considerar a dimensão relacional entre as práticas ilegais e os dispositivos estatais do poder. Apesar de sua pesquisa focar no crime e em suas formas de regulação oficial do Estado e extraoficial ou local, o autor faz inúmeras considerações sobre as formas como operam as informalidades nos contextos urbanos. Segundo ele, as esferas da

⁸ Tradução livre do conceito de “Ambulantaje” de Monnet (2005).

formalidade e informalidade são definidas por “[...] uma maior ou menor subordinação ao uso da força nas relações de troca, e neste sentido, uma maior ou menor dependência desta força para que o mercado se realize enquanto tal” (HIRATA, 2010, p.96). Nesse sentido, abre-se espaço para uma dinâmica urbana que define essas categorias de forma mais negociada, onde a “[...] constituição dos fatos, eventos, situações, arranjos, acordos, [...] são produzidos nesta interação” (HIRATA, 2010, p.93). É nesse contexto que as *mobilidades laterais* se inserem enquanto modo de compreensão mais fluído em relação às atividades desempenhadas pelos sujeitos.

Jérôme Monnet (2005) também compartilha da visão de que a maior parte das negociações comerciais ocorrem em um contínuo entre formalidade e informalidade, no que o autor denomina como “informalidade gradual”. Em seu estudo sobre as atividades ambulantes no México, o autor estabelece o marco temporal da segunda metade do século XVIII como período do surgimento das primeiras medidas de regulação da presença desses trabalhos móveis nos espaços públicos mexicanos. Além disso, afirma que há uma representação dominante de que um comércio legítimo deve estar em estabelecimentos fechados, entendendo o fenômeno tradicional e popular do comércio de rua como fadado ao desaparecimento (Ibid.).

Diante desse contexto, o autor lança como uma de suas hipóteses, que ele mesmo afirma como “radicais”, que a informalidade é uma criação do Estado, devido à incapacidade histórica das gestões governamentais em categorizar e registrar atividades que não são exercidas em lugares fixos (MONNET, 2005). Em suas palavras:

Isso nos leva a um problema epistemológico, ou seja, um interrogatório sobre as categorias formal/informal. Se o setor formal é o formalizado pelo Estado, o setor informal é o que não é. Isso depende não tanto da natureza das atividades, mas da capacidade do Estado de categorizá-las. (MONNET, 2005, p.4)

Dessa forma, a alta mobilidade dos vendedores ambulantes e sua extrema visibilidade nos espaços públicos são características que o Estado não consegue compreender quando realiza políticas públicas de controle urbano.

Ademais, a abordagem de Monnet (2005) sobre o comércio ambulante passa também pela concepção do conceito de *ambulantaje*, que é definido mais por sua clientela ambulante, caracterizada pelos clientes móveis que compram os produtos a caminho de outras atividades, do que pela ambulância dos vendedores. Dessa forma, o autor cria outra hipótese de que a *ambulantaje* cresce junto com o crescimento da mobilidade dos cidadãos, e possui a capacidade de oferecer aos consumidores móveis produtos e serviços também móveis, criando uma *economia de serviços de mobilidade*. Dessa forma, a atividade de comércio ambulante é entendida como aquela que oferece produtos e serviços móveis a consumidores móveis, e a

mobilidade que a compõe em suas diferentes dimensões (clientela, serviços, e trabalhadores ambulantes em si) dificulta seu entendimento e categorização por parte do Estado, que se mostra incapaz de lidar com os ambulantes de outra forma que não seja a via da informalidade.

Stacey Hunt (2009) também aborda a mobilidade como foco de reflexão sobre a relação entre o Estado e os vendedores ambulantes. Seu trabalho investigativo foi realizado em Bogotá, Colômbia, entre junho e agosto de 2005, e buscou entender os mecanismos utilizados pelo Estado nas políticas de “recuperação” dos espaços públicos, através da transferência dos vendedores para mercados fixos. Para o autor, tais mecanismos utilizados nesta política de controle são *tecnologias espaciais de governança*, que “[...] codificam as desigualdades estruturais como uma questão de cultura enquanto produzem novas formas de segregação nas quais cidadãos e vendedores ambulantes têm lugares e direitos diferenciados de mobilidade⁹” (HUNT, 2009, p. 331).

Nessa perspectiva, os vendedores ambulantes adquirem um status de “não-cidadãos”, na medida em o Estado lhes atribui um caráter de hipermobilidade, e retira seus direitos de mobilidade nos espaços públicos das cidades (Ibid.). O questionamento central do autor passa por compreender por que algumas mobilidades são mais legítimas do que outras, o que o leva a um entendimento da existência de uma concepção binária de cidadania, que busca eliminar a ameaça dos ambulantes e de sua “cultura de informalidade” os transformando em não-cidadãos.

É nesse contexto que o autor lança mão do conceito de *mobilidade perigosa*, que caracteriza a condenação dos agentes ambulantes pela realização de uma atividade móvel em um espaço que é de todos. A ideia do perigo que esses agentes trazem para o bem-estar dos cidadãos legítimos faz com que o Estado tenha que proteger os espaços públicos da “cultura da informalidade”. O trecho abaixo sintetiza o duplo significado atribuído às mobilidades dos vendedores ambulantes e dos outros cidadãos nos espaços públicos:

O enquadramento do Estado do problema e a necessidade de espaço público enfatizam a questão da mobilidade. O Estado procura “garantir aos cidadãos o direito de andar nas ruas”, eliminando a mobilidade dos vendedores. A mobilidade dos cidadãos, particularmente a caminhada, é descrita pelo Estado como digna, natural e democrática. A mobilidade dos vendedores, no entanto, é descrita como ameaçadora, ilegal e antidemocrática.¹⁰(HUNT, 2009, p. 334).

Dessa forma, a regulação da atividade ambulante pelo Estado passa também por uma interpretação distinta entre dois tipos diferentes de mobilidade. O autor finaliza seu argumento sobre a importância da mobilidade para compreender a relação entre a informalidade atribuída pelo estado e o comércio de rua ressaltando que o primeiro componente da formalização dos

⁹ Tradução minha.

¹⁰ Tradução minha.

ambulantes é sua transferência para os ambientes fechados, eliminando sua mobilidade percebida (Ibid.).

Portanto, esses autores compreendem os vendedores ambulantes enquanto indivíduos que praticam uma atividade móvel, onde o elemento da mobilidade é crucial para o entendimento de sua relação com o Estado e as situações de informalidade. A informalidade, cuja definição não pode ser atribuída somente em oposição à formalidade ou como característica definidora da atividade ambulante enquanto relação estabelecida de forma natural, possui um caráter mais situacional e negociado nas relações cotidianas estabelecidas entre os sujeitos, os objetos, e suas ideias, que estão em constante relação e movimento. É importante ressaltar que essa é uma, dentre muitas, dimensões possíveis de análise sobre os vínculos entre a informalidade e a venda ambulante.

Contudo, é interessante pensar que a alta mobilidade desses agentes contribui para sua evidência nos espaços públicos, ao mesmo tempo que aumenta as dificuldades do Estado em regular a atividade, construindo um cenário de invisibilização desses trabalhadores nas políticas públicas governamentais. Ademais, a mobilidade não está só no movimento desses trabalhadores nos espaços públicos das cidades, mas no movimento dos objetos a que se vinculam, das ideias que compartilham, e na transitividade que possuem em relação às suas redes de trabalho e às classificações de formalidade e informalidade que lhes são atribuídas.

Portanto, os conceitos de *informalidade gradual* e *mobilidades laterais* ajudam a superar a dicotomia formal e informal ao olhar para as classificações dispensadas aos sujeitos ambulantes em diferentes contextos. Além disso, o entendimento da atividade ambulante enquanto uma *economia de serviços de mobilidade*, caracterizada por sua *hipermobilidade*, que muitas vezes é entendida enquanto uma *mobilidade perigosa* pelas autoridades reguladoras, faz com que muitas vezes sejam utilizadas *tecnologias espaciais de governança* para lidar com a atividade, criando um status de subcidadania para os ambulantes em relação aos seus direitos de mobilidade e ocupação dos espaços públicos.

Aqui, é interessante uma reflexão sobre os ambulantes que trabalham no BRT MOVE, que vivem uma situação atravessada por certo grau de informalidade, já que as políticas regulatórias preveem a formalização através da fixação do comércio em áreas previamente delimitadas. Ao mesmo tempo, sua presença é permitida em um acordo de operação prático com as autoridades da BHTrans, que repassam ordens aos seguranças para tolerar as vendas, desde que essas sejam realizadas apenas dentro dos ônibus, e não nas estações. Dessa maneira, há uma tentativa de controlar a hipermobilidade desses vendedores dentro do sistema através

da delimitação de suas áreas possíveis de atuação¹¹. Sendo assim, esses sujeitos se movem entre diferentes graus de informalidade, de acordo com suas práticas, e também de acordo com as diferentes situações experimentadas em suas mobilidades cotidianas.

1.3 - INFORMALIDADE EM CONTEXTOS MÓVEIS: O QUE DIZEM OS ESTUDOS SOBRE MOBILIDADE?

Essa dissertação parte da compreensão da mobilidade a partir de seu novo paradigma, sedimentado desde a década de 90, que transformou o entendimento das relações espaço tempo incorporando o movimento como conceito basilar da teoria social. Também conhecido como *mobility turn*, essa transformação teórica alcançou diversos campos do conhecimento, dentre eles os da sociologia, antropologia e geografia (SHELLER e URRY, 2006; JIRÓN e ITURRA, 2011; CRESSWELL, 2011). A “virada” fundamental consistiu na modificação da compreensão do movimento desde uma perspectiva mais mecânica e funcional, onde imperava uma visão mais técnica e econômica, e onde os fluxos eram compreendidos em termos dos deslocamentos entre pontos sem espacialidade e sem sociabilidade, para uma visão onde a experiência da mobilidade é entendida em sua heterogeneidade, considerando a diversidade de práticas, experiências, e significados relacionados ao movimento (CRESSWELL, 2011; URRY, 2000).

Nesse contexto, o conceito de mobilidade é expandido e passa a considerar todos os tipos de fluxos, dentre eles os de pessoas, objetos e ideias, que se apresentam de forma real ou potencial, considerados em suas diversas escalas, desde as caminhadas cotidianas até as trocas financeiras virtuais que ocorrem em escala global (SHELLER e URRY, 2006; CRESSWELL, 2011). De forma mais extrema, o sociólogo John Urry (2000) propõe uma nova forma de pensar a sociedade, que supera os limites dos Estados-nação, a partir da ideia de que o mundo contemporâneo se conecta através de redes que envolvem objetos humanos e não-humanos, onde as fronteiras são porosas e os indivíduos estão em permanente movimento. Dessa forma, não são móveis apenas os vendedores ambulantes que trabalham no sistema de transporte BRT, são móveis também os objetos que circulam e afetam as interações cotidianas, as clientelas ambulantes, as ideias compartilhadas, as informações intercambiadas e, em maior escala, o sistema como um todo, que tem seu espaço construído através do movimento diário centenas de milhares de pessoas.

Além disso, os teóricos do novo paradigma da mobilidade procuram também superar a ideia, muito comum nas teorias e políticas públicas relacionadas ao transporte, de que o sujeito

¹¹ O capítulo 4 aprofundará a reflexão sobre a relação entre as normas institucionais e as normas práticas no cotidiano de trabalho dos sujeitos ambulantes do BRT MOVE.

que se move é um indivíduo “médio”, trazendo para o centro do debate a heterogeneidade das pessoas que se movem, ressaltando que “quem são” diz muito sobre suas possibilidades e padrões de movimento. Os geógrafos Cresswell e Merriman (2011) afirmam que o campo de estudos da geografia dos transportes na década de 70 inventou a “pessoa móvel racional”, que sempre tomava decisões cuidadosas e baseadas na escolha racional, no sentido de que decidiam como se movimentar através de uma lógica de pensamento estritamente funcional.

Nesse contexto, os indivíduos que vivenciavam o movimento fora de seu caráter estritamente funcional, como forma de lazer ou como ideal de liberdade, por exemplo, não eram considerados como agentes que deveriam ser incorporados nas teorias sobre mobilidade. Esse é caso dos busca-vidas argentinos estudados por Perelman (2017), que são vendedores ambulantes com valores diferentes dos seus colegas de atuação, e que entendem o movimento como modo de vida, como expressão de sua liberdade, deixando a lógica puramente econômica e racional da gestão do trabalho de venda em segundo plano. Nesse sentido, o novo paradigma ressalta a importância de compreender as particularidades dos sujeitos que se movem, e, mais ainda, de considerar a própria mobilidade como uma forma de capital que esses indivíduos possuem em diferentes quantidades (LÉVY, 2001; KAUFMANN, 2004, 2014).

Kauffman (2004, 2014) defende a mobilidade como ferramenta analítica para a sociologia, compreendendo que ela também se relaciona com as capacidades e habilidades dos indivíduos, os quais estabelecem um programa de atividades para organizar seus deslocamentos. Essa incorporação das pequenas decisões dos indivíduos na vida cotidiana, aliada à importância de suas habilidades de se deslocar, leva o autor a considerar um novo conceito, chamado de *motilidade*.

A *motilidade* seria então o conjunto das características que permitem a um ator ser móvel, e pode ser compreendida a partir de três dimensões: acesso, competência e apropriação (KAUFFMAN, 2004). O acesso se refere às mobilidades possíveis de acordo com cada contexto, e considera os meios de transporte e comunicação disponíveis, bem como o quanto esses meios disponíveis são realmente acessíveis em termos de custos. A competência se refere às habilidades mais individuais, que envolvem as capacidades físicas, os aprendizados, e a capacidade organizacional dos diferentes sujeitos móveis. A terceira dimensão é a apropriação, que aborda um aspecto mais subjetivo e busca entender como os agentes interpretam e agem de acordo com seus acessos e suas habilidades. Nesse sentido, confirma-se a ideia de que os sujeitos móveis devem ser entendidos em sua complexidade. A tabela 01 resume as dimensões, definições e formas de medir a *motilidade*:

Tabela 01 – Dimensões, definições e formas de medir a motilidade

Dimensão	O que é?	Como medir?
Acesso	Conjunto de mobilidades possíveis de acordo com o local, o tempo e outras restrições contextuais (pode ser influenciado por redes e dinâmicas dentro dos territórios)	Opções: meios de transporte e comunicação disponíveis; serviços e equipamentos acessíveis. Condições: (acessibilidade das opções): custos específicos de localização, logística e outras restrições.
Competência	Habilidades que podem direta ou indiretamente se relacionar ao acesso e à apropriação	Capacidade física: capacidade de transferir uma entidade de um lugar para outro dentro de determinadas restrições. Capacidade adquirida: aprendizado sobre regras e regulamentos de movimento, licenças, autorizações, conhecimento específico do terreno ou códigos. Habilidades organizacionais: planejar e sincronizar atividades, incluindo a aquisição de informações, habilidades.
Apropriação	Como os agentes (incluindo indivíduos, grupos, redes ou instituições) interpretam e agem com base no acesso ou nas habilidades percebidas ou reais.	Necessidades, planos, aspirações e entendimentos de agentes, que se relacionam com as estratégias, motivos, valores e hábitos.

Fonte: Elaboração própria a partir de Kauffman (2004).

Dessa forma, a abordagem da virada da mobilidade defende a existência e o reconhecimento de uma diversidade de subjetividades móveis, compreendendo que os sentidos do movimento são diferentes para homens, mulheres, idosos e crianças, e, por que não, para aqueles cujos trabalhos estão diretamente relacionados ao movimento, como os vendedores ambulantes?

Sheller e Urry (2006), ao tratar do novo paradigma no campo das Ciências Sociais, reafirmam a superação do privilégio de uma “subjetividade móvel” em detrimento de outras, e ressaltam a importância de rastrear o poder dos discursos e das práticas de mobilidade na criação de movimento e estase. As *práticas* são de extrema importância nesta abordagem justamente por trazerem para a escala dos indivíduos e de suas cotidianidades a representação, antes abstrata e estrutural, do movimento. Na geografia, Cresswell e Merriman (2011) afirmam que a mobilidade é praticada, já que a ação de se mover envolve a tomada de decisão, e, dessa forma:

[...] uma atenção à prática e ao desempenho das mobilidades constitui um importante componente do trabalho recente sobre as geografias de mobilidades, e as agendas filosóficas que impulsionam grande parte do "novo paradigma de mobilidades" são inspiradas por uma sensibilidade pós-estruturalista ao movimento e à prática. (CRESWELL e MERRIMAN, 2011, p.5).

A socióloga Katharina Manderscheid (2014), em sua pesquisa sobre as metodologias móveis, utiliza a análise quantitativa de correspondência múltipla para explorar os padrões de

mobilidade em consonância como o novo paradigma. Sua operacionalização das mobilidades passa por considerá-las como práticas relacionais, que reforçam as redes sociais, e que possuem grande impacto nas decisões de mobilidade dos indivíduos. Diante desses autores, consideramos o conceito de *práticas* para dar conta da heterogeneidade de ações e relações que os sujeitos experimentam em sua vida cotidiana, que trazem consigo uma diversidade de mobilidades que atravessam suas vivências.

Por fim, o novo paradigma da mobilidade espacializa os fluxos. Muitos autores dessa virada abordam a necessidade de pensar sobre as estruturas físicas que garantem a materialidade necessária ao movimento (ADEY, 2006; SHELLER e URRY, 2006; CRESSWELL e MERRIMAN, 2011). Dessa forma, “[...] as mobilidades também precisam de espaços para mobilizar a mobilidade [...] eles produzem contextos estruturais ou de infraestrutura para a prática da mobilidade” (CRESSWELL e MERRIMAN, 2011).

Dessa maneira, o que esses autores buscam é superar a ideia de que os espaços de mobilidade são “mortos” ou “vazios”, como não-lugares (AUGÉ, 1994), no sentido de afirmar que se configuram como espaços de relação e sociabilidade. E, mais do que isso, esforçam-se para contrapor a ideia de lugares fixos em si, que pressupõe que as atividades dos indivíduos são separadas do lugar onde elas ocorrem, a partir da compreensão da complexa relação entre as práticas dos indivíduos e os lugares, que estão em constante e interdependente construção. Nesse sentido, “[...] à medida que as pessoas, o capital e as coisas se movem, eles formam e reformam o próprio espaço (bem como as subjetividades através das quais os indivíduos habitam os espaços) através de seus apegos e destacamentos, suas derrapagens e ‘viscosidade’” (AHMED, 2004 apud SHELLER e URRY, 2006).

O geógrafo Peter Adey (2006) sintetiza essa ideia com a afirmação de que não há lugares inteiramente móveis ou fixos, pois tudo depende da forma como nos relacionamos com a mobilidade. Assim, os lugares se constroem através das mobilidades e dos devires, e podem aparecer ora móveis, ora imóveis, de acordo com a relação estabelecida entre as pessoas, coisas e objetos, e a forma como estes se organizam em determinada situação (ADEY, 2006, p. 91).

Lévy (2001) se debruça sobre as transformações nas mobilidades e nos seus efeitos sobre as identidades, buscando entender como se estruturam os espaços de mobilidade nesse contexto. Para o autor, os espaços aos quais os sujeitos se sentem pertencentes não são mais só territórios, e sim redes, e, nesse cenário, a mobilidade aparece como a combinação incessante do virtual e real, dos territórios e das redes, e de lugares fortes e lugares fracos.

Jirón e Iturra (2011) vão na mesma direção dos autores supracitados e compreendem a mobilidade como o movimento socialmente produzido de conferir sentido às práticas dos

sujeitos que se movem. Nesse sentido, implica na potencialidade de apropriação dos lugares móveis e dos lugares transientes¹², que são duas categorias diferentes que os autores utilizam para compreender os espaços de mobilidade de forma analítica. Os lugares móveis são aqueles apropriados pelos sujeitos enquanto se movimentam, ao passo que os lugares transientes são aqueles mais fixos, onde ocorrem intensas mobilidades. Dessa maneira, os autores pretendem ressaltar as particularidades subjetivas experienciadas nesses espaços, e consagrá-los enquanto criações do próprio movimento.

Porter et al. (2018), em seu estudo sobre a mobilidade de idosos na África, cunha o conceito de *relacionalidade* para compreender como o padrão de mobilidade desses indivíduos está fortemente vinculado às relações de poder entre eles, seus familiares, e a comunidade em que vivem. Dessa forma, a mobilidade possui um forte componente relacional, que define as possibilidades de movimento, além de ser carregada de emoções e afetos que advém também dessas relações.

Portanto, partindo do arcabouço do novo paradigma da mobilidade, considera-se que os espaços de mobilidade dos ônibus e estações do sistema BRT não são espaços apenas transitórios, sem sociabilidade e sem significado, e sim, espaços que constroem e são construídos a partir da relação com e entre suas fisicalidades, seus sujeitos, e as ideias e informações que estão em constante movimento. Nesse contexto, o reconhecimento da diversidade dos sujeitos e de suas práticas, bem como da importância desses espaços de mobilidade para formação das identidades e das sociabilidades, se mostra fundamental para o estudo de atividades como a do comércio ambulante. Além disso, a mobilidade não se restringe ao deslocamento de indivíduos, e pode ser compreendida como uma complexidade de entrelaçamentos de movimentos de pessoas, objetos e ideias, em espaços possíveis de serem experienciados e dotados de significados por aqueles que neles transitam. Dessa forma, a mobilidade, em seu sentido amplo e diverso, possui grande potencial para compreensão de diversos fenômenos atuais, incluindo a informalidade e a atividade ambulante.

¹² Os “lugares móveis” são “[...] aqueles lugares que as pessoas se apropriam para refletir ou contemplar, socializar, fazer amigos, se sentir independentes, se distraírem ou fugir, entre outros, enquanto se movimentam.” (JIRÓN e ITURRA, p.47). Enquanto os “lugares transientes” são “[...] aqueles espaços fixos que são importantes para as pessoas quando se deslocam através deles [...]” (JIRÓN e ITURRA, p.47). Os lugares transientes são então espaços fixos através dos quais ocorre intensa mobilidade, e são dotados de importância para conveniência, lazer, distração, socialização e recreação.

1.4 - O QUE A MOBILIDADE TEM A CONTRIBUIR PARA O DEBATE SOBRE A RELAÇÃO ENTRE COMÉRCIO AMBULANTE E INFORMALIDADE?

Esse capítulo teve como objetivo refletir sobre a mobilidade como um vínculo entre a atividade ambulante e a informalidade, a fim de compreender as características dessa relação a partir da literatura que se propôs a discutir esse vínculo. A revisão da literatura sobre a informalidade mostrou que as perspectivas mais sedimentadas sobre o fenômeno, que o entendem a partir de uma perspectiva estrutural ou mais liberal, como a abordagem legalista, tocam nos extremos sociedade e indivíduo, respectivamente, sem compreender as relações que mediam essas categorizações sobre a formalidade. A partir disso, discutiu-se as novas possibilidades de entendimento da informalidade de forma mais gradual, em um entendimento mais situacional sobre os arranjos negociados entre os indivíduos em suas práticas cotidianas. Nesse ponto, argumentou-se que os ambulantes que trabalham no BRT MOVE de Belo Horizonte experimentam a informalidade também de forma gradual, onde as classificações do formal e informal dependem das práticas estabelecidas em suas rotas cotidianas de venda.

Outro ponto importante para compreensão do caráter móvel da própria informalidade é a partir da ideia de mobilidade, principalmente de *mobilidades laterais* conforme elaboram Telles e Hirata (2007), que entendem as relações de controle sobre determinadas práticas nos territórios urbanos de forma mais transitiva, onde a dimensão relacional desse controle é enfatizada. Dessa forma, a mobilidade é apresentada como potencial vínculo entre a informalidade e a atividade ambulante, principalmente através dos trabalhos de Monnet (2005) e Hunt (2009), que discutem a importância de se compreender a mobilidade para entender a ambulância, bem como para compreender também a relação entre o Estado e as práticas de venda móvel. Para esses autores, a alta mobilidade dos sujeitos ambulantes é o que explica as dificuldades do poder estatal em construir políticas públicas urbanas que incluam esses trabalhadores. É importante ressaltar que essa é uma das formas possíveis de compreender o fenômeno ambulante e sua relação com a informalidade. Aqui, a mobilidade foi proposta como um vínculo, no sentido de Latour (2015), sendo assim, como uma mediação possível que complexifica o entendimento sobre o fenômeno de um ponto de vista mais relacional.

Por fim, discutiu-se a atualização dos debates relacionados ao conceito de mobilidade através dos autores pertencentes ao chamado “novo paradigma da mobilidade”. Um dos principais objetivos desses estudiosos é desvincular a ideia de mobilidade do recorte específico da oferta de transportes, expandindo o conceito e evidenciando seu potencial de criar uma nova forma de organização e entendimento das atividades cotidianas. A mobilidade envolve uma

rede complexa de elementos associados, sejam humanos ou não-humanos, físicos ou virtuais, que compõe um entrelaçamento de relações onde a dicotomia do formal e informal, conforme pensada pela literatura mais clássica sobre o tema, não encontra espaço para se desenvolver. Por isso, a mobilidade enquanto construção prática que implica experiências e significados vivenciados no cotidiano dos sujeitos, bem como conceito multiescalar que incorpora diversas camadas do movimento, nos faz refletir sobre a mobilidade do próprio conceito de informalidade, permitindo uma forma de compreender seu vínculo com as atividades ambulantes.

Portanto, o presente capítulo buscou realizar um apanhado teórico sobre a informalidade, a mobilidade e a atividade ambulante. O argumento principal é de que a mobilidade pode funcionar como vínculo explicativo para relação entre essa atividade e a informalidade, e baseia-se principalmente nos autores que buscaram refletir sobre essa potencial associação (MONNET, 2005; HUNT, 2009) trazendo para o debate o papel do Estado e da hiper mobilidade desses sujeitos na compreensão dessa relação. A base teórica discutida aqui moldou a concepção de toda a pesquisa, influenciando a delimitação das perguntas e objetivos, bem como as análises mais detalhadas de cada capítulo. O capítulo a seguir, que busca entender quem são os sujeitos ambulantes, discute com mais profundidade a literatura específica sobre esse assunto e traz reflexões com base nos dados secundários da PNAD.

2 CAPÍTULO - QUEM SÃO OS AMBULANTES?

A pergunta sobre quem são os sujeitos ambulantes surge da necessidade de compreender algumas características do perfil dos indivíduos que dedicam seus esforços de trabalho cotidianos à venda em movimento. Essa pergunta sintetiza uma série de questionamentos: a quem efetivamente nos referimos quando falamos sobre os vendedores ambulantes? Essa é uma população com características semelhantes às da população em geral, ou possui suas especificidades? O que as características em nível populacional podem contribuir para a compreensão sobre esses indivíduos?

O posicionamento desses sujeitos, que estão muitas vezes às margens dos registros formais nacionais, torna a tarefa de responder esses questionamentos ainda mais difícil. Contudo, sua presença constante e contestadora nas ruas das cidades, principalmente do sul global (BAYAT, 2000), aliada à sua grande representatividade no campo do trabalho classificado como informal - no sentido legalista do termo, como aquele trabalho que escapa aos controles normativos do estado - fazem com que o conhecimento agregado sobre estes indivíduos seja extremamente relevante.

Dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) contínua relativos ao terceiro trimestre de 2019 mostram que a entrada no mercado de trabalho ocorreu em 87,1% dos casos pela via informal¹³, e, no total, essa força de trabalho representa 41,4% do total dos trabalhadores no Brasil (IBGE, 2019). Além disso, no campo teórico, pesquisadores como Soto (1987) e Cross (2000) salientam o papel dos sujeitos ambulantes como representantes evidentes da informalidade, principalmente nos contextos de países latino-americanos e da pós-modernidade, respectivamente.

No conjunto das produções acadêmicas mais recentes e específicas sobre os ambulantes podemos encontrar um grupo de autores que se debruça sobre o tema do perfil desses vendedores, tanto através da análise de dados secundários (MELO e TELES, 2000; PAMPLONA, 2004; SAHA, 2009), como por meio da investigação de características específicas desses sujeitos com métodos qualitativos, como por exemplo, o trabalho de Agadjanian (2002) sobre o papel do gênero na estruturação da atividade e da subjetividade ambulante em Maputo, Moçambique.

Ademais das limitações concernentes a quaisquer tipos de métodos de pesquisa, os autores que trabalham com a investigação através de dados secundários enfrentam dificuldades mais específicas para conseguir rastrear esses sujeitos móveis. Em geral, as análises necessitam realizar recortes significativos nos bancos de dados disponíveis, e, quando a categoria ocupacional de “ambulantes” não é bem delimitada, ou a análise não comporta um recorte amostral reduzido, outros filtros se tornam necessários. Alguns deles podem ser pelo tipo de ocupação, como por exemplo, por “conta própria”, que engloba uma série de outras atividades diferentes das relacionadas ao ambulante; ou por local de trabalho e tipo de setor econômico, como “atividade de comércio em vias e logradouros públicos” (PAMPLONA, 2013), outra classificação que também incorpora uma série de outras atividades em seu bojo.

Portanto, os bancos de dados disponíveis representam um desafio para os pesquisadores que se debruçam sobre o estudo destas populações móveis, e o presente capítulo pretende contribuir na discussão e reflexão sobre quais são esses desafios. Além disso, busca ressaltar as potencialidades desse tipo de análise macroestrutural aliada a outras técnicas de investigação qualitativas como entrevistas e observação participante. Em realidade, mais do que apenas complementos para uma análise estatística de determinado grupo populacional, os diálogos

¹³ De acordo com a Agência IBGE Notícias: “Nesse grupo estão os trabalhadores sem carteira assinada (empregados do setor privado e domésticos), os sem CNPJ (empregadores e por conta própria) e os sem remuneração (auxíliam em trabalhos para a família). Fonte: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/25534-desemprego-cai-para-11-8-com-informalidade-atingindo-maior-nivel-da-serie-historica>>. Acesso em: 27/04/2020.

intersubjetivos dão voz e visibilidade a esses sujeitos, expandindo a compreensão sobre quem são e quais práticas desenvolvem em seu cotidiano, e permitindo uma leitura mais crítica dos resultados estatísticos encontrados.

Burawoy (1998), através do método do estudo de caso estendido, propõe uma abordagem de múltiplos diálogos, onde uma das possibilidades dialógicas é a tentativa de interlocução entre os processos locais e as forças extra locais. Nesse sentido, o presente capítulo atentou ao diálogo entre os resultados estruturais sobre o perfil dos ambulantes e o trabalho de campo realizado com os vendedores ambulantes do BRT de Belo Horizonte e Região Metropolitana, na tentativa de criar uma ponte compreensiva sobre o fenômeno estudado.

Diante disso, sintetiza-se o objetivo do capítulo na compreensão sobre quem são os sujeitos ambulantes da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH), através de uma abordagem interpretativa dos resultados estatísticos sob a lente dos conhecimentos construídos intersubjetivamente com estes sujeitos em campo, através da convivência cotidiana e em entrevistas sobre suas trajetórias de vida.

Para realizar tal tarefa, parte-se de uma análise dos dados secundários disponibilizados pela PNAD para 2015, ano posterior à implantação do sistema BRT MOVE na região. Além disso, foram analisados os materiais referentes a quatro meses e meio de trabalho de campo junto aos ambulantes do BRT. O trabalho de campo da presente pesquisa consistiu em mais de 50 horas de acompanhamentos e observação dos ambulantes do BRT MOVE em suas rotinas de trabalho, além de 8 entrevistas em profundidade com homens e mulheres, dedicadas a uma conversa sobre suas narrativas de vida e de experiências de trabalho¹⁴. É importante enfatizar que as estratégias investigativas utilizadas no trabalho - dados secundários da PNAD, observação participante, e entrevistas em profundidade - apresentam grande mobilidade no decorrer da dissertação, no sentido de que aparecem articuladas na discussão de diversas dimensões e resultados ao longo do texto.

Os resultados encontrados mostram, em um primeiro momento e de forma mais geral, que existe um perfil do trabalhador ambulante diferente do perfil da população geral. Esse perfil, que se mantém constante quando comparamos os dados nacionais com os dados para a RMBH, possui entre suas principais características uma maioria masculina, de meia idade (40 a 54 anos), que ocupa a posição de chefe de família no domicílio e que trabalha por conta própria nas vias e logradouros públicos das cidades. Estes resultados estão em conformidade

¹⁴ A metodologia aplicada no trabalho de campo será explicada e analisada com mais profundidade nos próximos capítulos.

com os estudos brasileiros sobre as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo, realizadas respectivamente por Melo e Telles (2000) e Pamplona (2004), que apontam um perfil semelhante para estas grandes capitais brasileiras.

Contudo, um olhar mais cuidadoso sobre os principais achados estatísticos, através da comparação com as vivências de campo experienciadas junto aos sujeitos ambulantes atuantes no BRT da RMBH, aponta que as variáveis que buscam descrever os sujeitos através de categorias como renda, escolaridade, posição na ocupação, e demais, são demasiado individualizantes, e não dão conta de evidenciar a importância dos vínculos para construção da atividade ambulante no cotidiano extremamente relacional desses atores.

Dessa forma, a descrição estatística sobre o perfil ambulante peca por um lado por sua sustentação na noção de indivíduo como unidade analítica definida através de categorias classificatórias construídas *a priori*, principalmente sob o pano de fundo do trabalho formal e fixo. E, em segundo lugar, ao agregar os dados coletados, peca novamente pelo extremo oposto, ao desenhar uma estrutura populacional homogeneizante, deixa de fora os vínculos e as mediações (LATOURET et al., 2015) que são de grande importância para a vivência nesse tipo de atividade. Aqui, a importância da noção de *relacionalidade* proposta por Porter et al. (2018) na reflexão sobre mobilidade pode ser usada para compreender como as redes, tanto familiares quanto de vínculos criados a partir da própria atividade ambulante, influenciam as mobilidades desses sujeitos, já que essas mobilidades são características definidoras desse tipo de atividade.

Ademais, a própria ideia de uma população ambulante, que deve ser analisada a partir de suas características médias, pode ser refletida como objeto técnico político para gestão governamental, a partir da correlação com o poder e da posição como objeto de saber que este conceito assume em Foucault (2008). De fato, um dos impactos significativos das grandes pesquisas estatísticas populacionais é seu uso como ferramenta para construção de políticas públicas que atinjam certos grupos populacionais, a partir de algumas variáveis que os definem enquanto tais. Essa atuação indireta a partir de variáveis classificatórias é o que torna a população uma tecnologia política de governo (Ibid.). Contudo, essa tarefa se torna difícil, e até mesmo insuficiente, quando as próprias variáveis utilizadas para classificar a população ambulante não dão conta de efetivamente descrever a complexidade de características e vínculos, onde algumas características consistem nos próprios vínculos, que são cruciais para compreensão sobre quem são esses sujeitos móveis.

A partir deste quadro problemático e analítico, a estrutura do capítulo está dividida da seguinte forma: a primeira parte busca realizar um balanço sobre as produções da literatura acadêmica relacionadas ao perfil dos vendedores ambulantes e da informalidade em diversos

países, que aponta a existência de variações regionais nos perfis estudados. Uma segunda parte que procura descrever o processo de busca por um banco de dados para analisar o perfil dos ambulantes na RMBH, bem como os limites e potencialidades dos caminhos escolhidos para a presente análise. A terceira e última parte apresenta uma proposta analítica sobre os resultados encontrados, que leva em consideração os conhecimentos construídos em campo com os sujeitos ambulantes que atuam no BRT da RMBH, a fim de evidenciar a importância de um ponto de vista mais relacional para o entendimento da complexidade desses sujeitos.

2.1 ESTUDOS SOBRE O PERFIL DOS VENDEDORES AMBULANTES: O QUE A LITERATURA NOS DIZ SOBRE QUEM SÃO ESSES SUJEITOS?

A literatura que investiga o perfil dos ambulantes é diversa. Há uma literatura mais institucional, que pretende descrever o perfil da informalidade de forma geral e em nível global, com o intuito de utilizar os resultados como medidas de diagnóstico para intervenções em prol de uma maior formalização (INTERNATIONAL LABOUR OFFICE, 2018). Bem como há trabalhos mais específicos sobre os ambulantes, que tratam tanto do perfil como foco principal de investigação para determinados recortes geográficos -em geral grandes capitais- (MELO e TELES, 2000; PAMPLONA, 2004); quanto há aqueles que perpassam o perfil dos trabalhadores de forma secundária, como complemento para análises que envolvem outras dimensões investigativas (TOH e BIRCHENOUGH, 2000; AGADJANIAN, 2002; SAHA, 2009; SANTOS JUNIOR et al., 2019).

No campo das publicações institucionais, os estudos realizados pela International Labour Office (2018) ressaltam a importância de conhecer quem são os sujeitos que trabalham na informalidade, principalmente com a perspectiva de utilizar essa informação na criação de políticas públicas que aumentem a formalização. A informalidade é medida por eles através das informações disponíveis sobre os empregos no setor informal e empregos informais. Os primeiros têm como base as empresas e se definem pelas características dos locais de trabalho, enquanto os segundos se baseiam no emprego em si, e em suas relações com as proteções sociais associadas ao trabalhador (ILO, 2018).

Os dados levantados por esta agência vinculada à Organização das Nações Unidas (ONU) evidenciam que o nível de informalidade, em escala mundial, é maior entre os jovens (entre 15 e 24 anos) e idosos (mais de 65 anos), entre aqueles que possuem baixo nível educacional, além de ser maior também entre homens (63%) do que entre mulheres (58,1%), e entre as pessoas que habitam a zona rural (80%) (ILO, 2018). Para realizar tal medição, os investigadores definiram múltiplos e complexos critérios para classificação do que chamaram

de empregos no setor informal e empregos informais. Esses critérios e sua sequência de validação foram aplicados de forma sistemática para 119 países, e consideraram sempre a ocupação principal do entrevistado. Os dados utilizados foram aqueles disponíveis em pesquisas nacionais sobre a força de trabalho ou em pesquisas domiciliares semelhantes nesses países.

Contudo, esses dados devem ser olhados e interpretados com muito cuidado, pois a informalidade é composta de uma diversidade de situações e ocupações laborais, que incluem desde profissionais liberais com alto nível de escolaridade, até trabalhadores com baixa escolaridade que vivem de pequenos serviços inconstantes¹⁵ em situações de trabalho mais precárias. Ademais, a informalidade também depende das definições classificatórias de cada país, e os dados agregados a nível mundial evidenciam uma maioria significativa de trabalhadores rurais (80%), que, por consequência disso, dizem muito pouco sobre os vendedores ambulantes que atuam nas grandes cidades.

Dessa forma, buscou-se outros estudos que se dedicaram a investigar mais precisamente o perfil daqueles que exercem a atividade de comércio ambulante nas ruas e outros espaços públicos das grandes cidades (MELO e TELES, 2000; TOH e BIRCHENOUGH, 2000; AGADJANIAN, 2002; PAMPLONA, 2004; SAHA, 2009; SANTOS JUNIOR et al., 2019). Esses estudos mostram que o perfil dos trabalhadores ambulantes é tema de interesse da literatura acadêmica em vários lugares do mundo, e que há uma importância atribuída ao questionamento sobre quem são essas pessoas. A partir disso, os autores relacionam esse perfil com diversas hipóteses explicativas sobre o fenômeno.

Os trabalhos encontrados utilizam diferentes fontes, entre elas, dados primários coletados através de surveys e entrevistas, dados secundários disponíveis em cada lugar, e pesquisas com métodos qualitativos que permitem um aprofundamento sobre variáveis de perfil mais específicas, como por exemplo, o gênero. O que esses estudos evidenciam é que as características dessa população podem variar de acordo com os contextos locais, e estão fortemente relacionadas aos aspectos culturais e simbólicos.

Pesquisas brasileiras da área da economia e do planejamento urbano mostram que o perfil dos vendedores ambulantes no país difere um pouco daquele apontado pela International Labour Office (2018), sendo a maioria deles também homens, porém com idade entre 20 e 50 anos, o que evidencia uma população adulta no exercício desse tipo de comércio. Esse é o caso

¹⁵ Esses serviços são muitas vezes chamados, em diversas regiões do Brasil, pela expressão popular “bicos”.

de Melo e Teles (2000) e Santos Junior et al. (2019), que estudam o caso do Rio de Janeiro, e Pamplona (2004), que estuda o caso da cidade de São Paulo.

Melo e Teles (2000) desenvolvem seu estudo durante a década de noventa e apontam um perfil majoritariamente masculino (variações em torno de 60%) na capital carioca. Porém, também ressaltam uma tendência de crescimento da participação das mulheres neste tipo de atividade entre 1986 e 1996. A faixa etária desses indivíduos está entre os 26 e 35 anos (adulto jovem) em primeiro lugar, e entre os 36 e 45 anos em segundo lugar (MELO e TELES, 2000). Os autores também mostram que houve uma tendência de aumento na escolaridade desses vendedores na década de 90, sendo a média de 5 até 8 anos de estudo (equivalente ao ensino fundamental incompleto). Em relação à posição na família, eles ressaltam a predominância dos chefes de família nesse tipo de ocupação, seguido pelo cônjuge. Suas conclusões atestam que as atividades ligadas ao setor informal não podem ser mais consideradas transitórias na sociedade brasileira, já que há uma tendência clara de crescimento dos ambulantes no Rio de Janeiro, em contraposição ao esvaziamento da economia formal nessa metrópole, evidenciado pela diminuição nos índices da população economicamente ativa (PEA) e população ocupada (PO).

Santos Junior et al. fornecem uma atualização dos dados de perfil ambulante para o Rio de Janeiro através da construção de um panorama das condições de trabalho de homens e mulheres no centro da cidade. Contudo, os autores diferem do estudo de Melo e Teles (2000) por três aspectos fundamentais: em primeiro lugar, não utilizam dados secundários e sim dados que eles mesmos coletaram por meio do “Projeto Morar, Trabalhar e Viver no Centro”, de 2017; em segundo lugar, não tem o perfil socioeconômico como foco principal do trabalho, e sim como uma das dimensões explicativas que complementam outras discussões sobre localização na cidade, condições de trabalho, repressão e violação de direitos, e identidades e reivindicações (SANTOS JUNIOR et al., 2019); e, por fim, partem de uma abordagem mais alinhada ao planejamento urbano do que da perspectiva econômica, como era o caso dos autores anteriores.

A metodologia utilizada envolveu a aplicação de questionários semiabertos nas regiões centrais com maior diversidade e concentração de comércio ambulante da capital carioca (Ibid.). Os autores enfatizam que não pretenderam realizar um censo dos ambulantes, mas mapeá-los e salientar suas condições de trabalho precárias, com especial foco no papel do gênero. Ao todo, dos 159 camelôs entrevistados, 68,6% eram homens e 31,4% mulheres. Os autores chamam atenção para a variabilidade da proporção entre homens e mulheres, bem como dos tipos de produtos e serviços oferecidos pelos ambulantes, de acordo com os períodos do dia e as localizações observadas (Ibid., p.13). É importante observar também que estas

porcentagens não são muito diferentes daquelas apontadas por Melo e Teles (2000) para a variável sexo na década de 90.

A variável de cor ou raça também é discutida como ponto importante do panorama camelô, e os autores destacam que 14,6% dos entrevistados se declararam brancos, em comparação com 48,1% de pardos, 32,3% de pretos, 3,2% amarelos, e 1,9% indígenas. Já os dados de idade demonstram um envelhecimento da população ambulante em relação à pesquisa realizada na década de 90, com 44,7% dos entrevistados com idade entre 40 e 59. A escolaridade confirma a tendência de aumento apontada por Melo e Teles (2000), com a maior parte dos entrevistados declarando possuir ensino médio completo (32,1%). É importante destacar que os autores discutem também a nacionalidade dos ambulantes (93,1% de brasileiros), local de moradia (64,8% residiam no próprio município do Rio de Janeiro), histórico de trabalho (79,2% já trabalhou de carteira assinada), e renda (56,1% dos ambulantes tinham remuneração semanal entre 200 e 500 reais) (SANTOS JUNIOR et al., 2019). Contudo, é importante também compreender as limitações destes dados, já que os autores falam de uma amostra “aleatória”, mas não explicam com precisão como ela foi construída.

Pamplona (2004) realiza um estudo semelhante sobre os trabalhadores informais do comércio ambulante de rua de São Paulo, buscando compreender as transformações em sua quantidade e perfil no início dos anos 2000. Seu argumento principal é que o comércio de rua pode ter a função de “absorvedor de choques” em relação ao mercado de trabalho formal, no sentido de possuir um papel relevante na comercialização e distribuição de produtos para a população de baixa renda. Essa visão de que a atividade ambulante atende ou deve atender somente a população de baixa renda já foi evidenciada por Bromley (2000), que busca compreender como o comércio ambulante é tratado nas políticas públicas em todo o mundo, e afirma a complexa coexistência de perseguição, regulamentação, tolerância e promoção, na relação do poder público com esses trabalhadores.

Os resultados de Pamplona (2004) reforçam, assim como Melo e Teles (2000) evidenciaram no Rio de Janeiro, uma predominância masculina no exercício da atividade, que chega a mais de 70% segundo os microdados fornecidos pela pesquisa de emprego e desemprego para os anos de 1999, 2000 e 2001. A maioria desses ambulantes (62%) localiza-se na faixa de idade entre 24 e 55 anos, e possuem ensino fundamental incompleto (PAMPLONA, 2004). O autor também ressalta a predominância dos chefes de família e dos cônjuges nessas atividades, que apresentam renda notadamente mais baixa e mais sensível às variações das atividades econômicas do que o total de ocupados (Ibid., p.242-243). Por fim, sinaliza uma tendência de decréscimo da informalidade na Região Metropolitana de São

Paulo a partir de 2004, devido ao aumento das taxas de crescimento econômico resultante dos impactos da abertura comercial e privatizações, que elevaram o número de empregos formais.

Outros autores abordam o perfil dos vendedores ambulantes de forma secundária, como ponto de partida para uma investigação mais abrangente. Esse é o caso de Agadjanian (2002), que realiza um estudo sobre o comércio ambulante com foco na divisão de gênero na Grande Maputo, Moçambique. O autor parte da constatação de que a atividade de comércio ambulante é considerada feminina nesse contexto, principalmente porque é entendida como uma ocupação de baixa renda, reforçando uma posição inferior das mulheres no mercado de trabalho.

Sua problemática está assentada no aumento do desemprego no final da década de 90, que fez com que os homens fossem “empurrados” para a atividade ambulante, gerando uma mudança significativa nas relações de gênero dentro e fora das famílias. Dessa forma, sua investigação busca compreender como se dá a inserção cada vez maior desses homens na atividade ambulante e quais as implicações disso para as relações de gênero, família e maternidade (AGADJANIAN, 2002).

Suas conclusões apontam que os homens que entram na atividade ambulante são, em geral, aqueles a quem o mercado de trabalho já apresentava certa hostilidade, e também aqueles cujas masculinidades não são fortemente comprometidas ao realizar um “trabalho de mulher”, “[...] especialmente os jovens, os velhos, os deficientes físicos e os socialmente marginalizados.” (AGADJANIAN, 2002, p. 355). Além disso, sua análise resulta na construção dos conceitos de “desgnerização” e “regenerização” dos locais de trabalho. A “desgnerização” implica no processo de proximidade espacial e estrutural entre homens e mulheres, que leva a uma maior cooperação intergêneros. Já a “regenerização” se caracteriza pela busca dos homens por uma diferenciação dentro da própria atividade, principalmente pelos tipos de produtos vendidos, bem como através da caracterização das mulheres como “barulhentas”, “emotivas”, e “ofensivas”, criando diferenças mais simbólicas do que “reais” (Ibid., p.339).

Por fim, Agadjanian (2002) defende a potencialidade dos segmentos economicamente menos favorecidos da população que, por estarem em uma situação de pobreza e vulnerabilidade social, conseguem abordar a igualdade de gênero em um ritmo mais rápido do que a sociedade como um todo (Ibid., 341). Diante dessa reflexão, surgem algumas questões: até que ponto a pressão das condições materiais realmente contribui para o avanço da igualdade de gênero? ou será que essa pressão apenas transforma as configurações relacionais conservando as dinâmicas de poder já existentes entre os sexos?

Em Mumbai, Índia, Saha (2009) busca compreender quem são os vendedores de rua, com o objetivo de investigar quais são suas condições de trabalho. Suas análises evidenciam um perfil demográfico mais masculino do que o encontrado nas pesquisas brasileiras, composto 77% por homens e 23% por mulheres. Além disso, ressalta a maioria hindu (59%), e um perfil educacional defasado, com 17% de analfabetismo, 8,5% de vendedores que só conseguiam assinar o nome, e 8,5% que contavam apenas com a educação primária. É interessante notar a inserção da variável de tradição religiosa na caracterização do perfil dos ambulantes indianos, que pode indicar uma variação regional na forma de definir quem são estes sujeitos.

A renda dos vendedores em Mumbai, ainda segundo Saha (2009), depende diretamente do tipo de produto que vendem, e pode variar bastante. Os dados da pesquisa em específico apontam que 23% da população estudada pode ser classificada como “extremamente pobre”, de acordo com os parâmetros do Banco Mundial. Suas conclusões evidenciam que a pobreza desses trabalhadores os torna dependentes de agiotas¹⁶, principalmente para fins de segurança social, mas também para conseguir manter o andamento das suas atividades econômicas (Ibid.). As taxas exorbitantes de juros cobradas por esses financiadores, aliadas à alta carga horária de trabalho e a falta de segurança, contribuem para a degradação desse tipo de atividade no contexto analisado.

Por fim, Toh e Birchenough (2000) investigam o perfil dos vendedores ambulantes em Kuala Lumpur, Malásia, com o objetivo de compreender como essas variáveis se relacionam com as atitudes e conhecimentos sobre segurança alimentar. Os autores entrevistaram cem vendedores de diferentes etnias (malaios, chineses, indianos, entre outros), em 15 locais diferentes de trabalho (entre eles lugares designados, quiosques, beiras de estradas, mercados diurnos e noturnos), em relação a educação, idade e gênero. Seus resultados sobre o perfil apontam uma maioria de vendedores que havia estudado até a escola primária (32%), seguido por aqueles sem nenhum tipo de educação formal (29%). A maioria também tinha mais de 31 anos (59%) e era homem (69%).

As conclusões mais abrangentes da pesquisa mostraram a correlação entre etnias e nível educacional, com os conhecimentos e atitudes em relação à segurança alimentar (Ibid.). Os malaios e indianos tinham, de forma geral, maior nível educacional e melhores hábitos e informações no manejo dos alimentos. A pesquisa dos autores contribui para o campo de discussão do perfil dos ambulantes trazendo essa variável que os autores chamam de “etnia”, que podemos interpretar como sendo também o “país de origem” desses trabalhadores, e mostra

¹⁶ O estudo mostra que eles são forçados a pedir dinheiro emprestado a uma taxa exorbitante de juros (no valor de 5-10% ao mês), o que os leva a cair numa situação de “armadilha da dívida” (SAHA, 2009, p.241).

como essa dimensão é importante para a análise de segurança alimentar no contexto malasiano. Porém, uma limitação que deve ser salientada do estudo é a amostragem por conveniência, que os próprios autores admitem ser uma restrição amostral, principalmente em termos do nível educacional encontrado na pesquisa, já que os entrevistados foram selecionados entre aqueles que, no local selecionado, estavam “dispostos a participar”.

Portanto, essa revisão da literatura procurou compreender o que vem sendo estudado em relação ao perfil dos ambulantes em diferentes regiões do mundo, seja de forma específica como problema central de análise, seja em análises secundárias associadas a outras dimensões do fenômeno. Os resultados mais gerais apontam o predomínio masculino da atividade, bem como a baixa escolaridade e a baixa renda. Ademais, observar as diferenças de gênero na atividade ambulante parece contribuir para o maior entendimento do fenômeno como um todo, e se constitui, dessa forma, como uma variável importante para qualquer trabalho que se proponha a estudar o assunto.

Estes estudos também nos mostram que as características dos vendedores ambulantes são essenciais para a compreensão sobre estes sujeitos em diferentes contextos regionais, evidenciando a existência de uma diversidade na seleção de quais variáveis compõem o perfil dos ambulantes em cada lugar. Essa diversidade das variáveis de perfil mostra que as respostas sobre quem são os ambulantes podem incluir diferentes indicadores analíticos de acordo com os contextos estudados.

Diante dessa revisão sobre como o perfil ambulante aparece nas investigações em diversas áreas do conhecimento, longe de esgotar tudo que já foi pesquisado sobre o assunto, o propósito consistiu em expandir os horizontes de reflexão e discussão sobre o tema para os próximos tópicos e capítulos. A seguinte seção se dedica a descrever o processo de busca por um banco de dados capaz de fornecer informações sobre o perfil dos ambulantes na RMBH, bem como explicitar as decisões metodológicas tomadas durante esse processo.

2.2 EXPLORANDO A PESQUISA NACIONAL POR AMOSTRA DE DOMICÍLIOS (PNAD): ATÉ ONDE OS DADOS NOS LEVAM?

A busca por um banco de dados que descrevesse os ambulantes da RMBH começou a partir da pesquisa Origem e Destino (OD) do ano de 2012. A OD é a maior pesquisa de deslocamentos da região, com grande importância para o planejamento urbano regional e para a construção de políticas públicas de melhoria do transporte público, em específico, e da mobilidade de forma geral, na escala metropolitana. A ideia original consistiu em uma filtragem da amostra total de 100.656 mil pessoas, entrevistadas em 30.786 domicílios, de acordo com as ocupações declaradas pelos entrevistados.

Primeiro, selecionou-se a variável “DS_ATIVIDADE_TRABALHO_GRUPO”, que agrupa os tipos de atividades relatadas pelos sujeitos nos questionários domiciliares, e dentro dela selecionou-se, por julgamento, as categorias “setor de comércio”, “vendedores” e “autônomos”. Essas categorias foram escolhidas por representarem de forma agregada todas as posições e ocupações relacionadas aos vendedores ambulantes e camelôs, com base na nomenclatura utilizada na literatura que aborda o tema¹⁷.

Após isso, realizou-se um segundo recorte amostral por julgamento, de categorias que também se aproximavam da classificação “vendedores ambulantes” e “camelôs”. Devido à falta de acurácia do banco de dados¹⁸ em relação às atividades dos sujeitos pesquisados, foi necessário definir um critério que garantisse a seleção de atividades que se aproximavam das categorias supracitadas. Assim, a melhor forma encontrada foi o julgamento da pesquisadora, baseado na literatura sobre o tema. Foram selecionadas as categorias que se aproximavam de “vendedor ambulante”, “vendedor autônomo”, “trabalhador ambulante”, “vendedor de porta em porta”, “camelôs”, “sacoleiros”, “vendedor de rua”, e “vendedor de sinal”. Além de todas

¹⁷ As subseções que abordam a vasta literatura sobre comércio ambulante, presentes em todos os capítulos dessa dissertação, confirmam a importância dessas categorias selecionadas.

¹⁸ O banco de dados apresentava muitas categorias para uma mesma atividade, além de vários erros gramaticais e de digitação, o que dificultou a seleção por outro critério que não fosse o julgamento.

as demais classificações que se aproximavam dessas definições. Sendo assim, as análises finais contaram com 172 casos, e uma das principais vantagens em utilizar esse banco de dados era a presença de muitas variáveis relacionadas à mobilidade desses indivíduos, como o motivo dos deslocamentos e o meio de transporte que utilizavam em relação ao trabalho.

Contudo, uma reflexão mais profunda sobre o banco de dados e os resultados alcançados mostraram algumas limitações profundas, que poderiam comprometer as análises finais para o presente trabalho. Primeiro, uma questão temporal, pois a pesquisa OD só é realizada de 10 em 10, e a última disponível foi realizada em 2012 (com a próxima prevista para o ano de 2022), dois anos antes da inauguração do sistema BRT MOVE em Belo Horizonte e Região Metropolitana. Dessa forma, a caracterização dos ambulantes seria feita para um cenário anterior à existência do recorte espacial proposto pela pesquisa.

Em segundo lugar, o banco de dados apresentava muitas inconsistências de organização, principalmente em relação às classificações ocupacionais, que contavam com inúmeras diferenças de grafia. As divergências entre as categorias do banco de dados eram tantas que foi preciso realizar a seleção dos casos de forma manual. Por fim, os dados da pesquisa OD são referentes apenas à Região Metropolitana de Belo Horizonte, não sendo possível a comparação dos resultados com outras escalas, como a estadual (Minas Gerais), ou a nacional (Brasil).

A partir desse horizonte de complicações metodológicas enfrentadas pela primeira tentativa de rastrear esses sujeitos a partir da OD, partimos para a exploração do banco de dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), de responsabilidade do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). A PNAD é uma pesquisa bastante antiga, e sua primeira aplicação data do terceiro trimestre de 1967, sendo interrompida nos anos dos censos demográficos de 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010 (IBGE, 2015). A PNAD também inaugurou o sistema de pesquisas domiciliares no país, que funcionam através de um mecanismo de amostras domiciliares, e buscam investigar uma diversidade de características socioeconômicas da população brasileira, abrindo a possibilidade de separação dos dados por estados e regiões metropolitanas. Além disso, a pesquisa garante a permanência das características socioeconômicas da população, como educação, trabalho, rendimento e moradia, em todos anos de sua aplicação. Ela também propõe a realização de investigações temáticas periódicas sobre temas contextualmente necessários ao país, como acesso à internet, migração, entre outros, que variam durante os anos.

Em relação às suas variáveis ocupacionais, a PNAD apresenta um código de classificações mais consistente do que observado na OD, bem como periodicidade anual¹⁹, e abrangência nacional. Essas características permitem a comparabilidade de diferentes escalas espaciais (nacional e RMBH), bem como a construção de análises temporais mais precisas sobre os fenômenos estudados. A amostragem da pesquisa é probabilística e feita em três estágios de seleção: municípios (unidades primárias); setores censitários (unidades secundárias); e domicílios (unidades terciárias) (IBGE, 2015).

Para a presente análise, realizou-se um recorte no banco de dados a partir do código ocupacional específico para os vendedores ambulantes (de número ‘5243’), e os resultados das distribuições de frequência foram divididos em quatro grupos para fins comparativos: a nível Brasil, para população ocupada (PO); a nível Brasil, para população ambulante; a nível RMBH, para população ocupada (PO); e a nível RMBH, para população ambulante. Os dados foram emitidos para os anos de 2012, 2013, 2014, 2015, 2016.

Entretanto, o agrupamento da população ambulante para a escala da RMBH apresentou uma amostra muito reduzida, entre 35 e 55 casos, que não permitiu uma análise de tendência das variáveis de perfil entre os anos selecionados. Dessa forma, optou-se pelo recorte dos resultados para o ano de 2015, que é o ano posterior a inauguração do BRT na capital mineira (que ocorreu em março de 2014), a fim de construir um cenário do perfil ambulante para esse período. Além disso, o número baixo de casos nesse recorte analítico também não permitiu realizar a expansão amostral para o grupo de ambulantes da RMBH. Todos os demais agrupamentos tiveram suas amostras expandidas, e toda a análise foi processada através do programa IBM SPSS Statistics 19. A Tabela 02 abaixo mostra os ‘n’s (número de casos) para os agrupamentos analíticos selecionados referentes ao ano de 2015.

Tabela 02 – Número de casos (“n”s) para população ocupada em geral (PO) e para a População Ambulante (PA), com amostra simples e expandida, para os níveis Brasil e RMBH

Recortes Populacionais	População Ocupada (PO)		População Ambulante (PA)	
	Amostra simples	Amostra expandida	Amostra simples	Amostra expandida
Tipo de amostra	Amostra simples	Amostra expandida	Amostra simples	Amostra expandida

¹⁹ A PNAD teve periodicidade trimestral entre os anos 1967 e o primeiro trimestre de 1970, passando a ter periodicidade anual em 1971. A pesquisa voltou a ter periodicidade trimestral de forma definitiva em 2012, a partir do surgimento da PNAD Contínua (IBGE, 2015).

BRASIL	165193	95380483	1982	1042255
RMBH	6392	2637726	40	-

Fonte: Elaboração própria.

A escolha metodológica de utilizar a PO para comparar com a PA, em vez de compará-la com a População Total, aparece como uma forma de aproximar as duas populações pela via da ocupação, para reduzir as possíveis diferenças não relacionadas ao trabalho (como por exemplo, incluir crianças, adolescentes e idosos na comparação com uma população ambulante em idade mais comum de trabalho) . Para o Brasil, a população ocupada (PO) representou 46,3% da população total (PT), e na RMBH, a população ocupada (PO) foi 50,3% da população total (PT). O único grupo que não recebeu a expansão amostral, conforme discutido anteriormente, foi o da população ambulante da RMBH, cujo número de casos foi muito baixo, e a expansão amostral poderia gerar vieses estatísticos. O número baixo de casos no recorte da população ambulante para RMBH é uma das limitações da análise aqui proposta.

As variáveis foram selecionadas com base na literatura discutida anteriormente, levando em consideração também os propósitos investigativos específicos da presente pesquisa, através da incorporação da variável de “Tipo de Estabelecimento em que trabalha”, que conta com as classificações “Em via ou área pública” e “Em veículo automotor”, que são interessantes para compreender as distribuições desses indivíduos nos espaços de mobilidade. A tabela abaixo sintetiza as variáveis selecionadas para análise e as associa com os autores discutidos que também as utilizam para compor o perfil populacional dos ambulantes.

Tabela 03 – Variáveis selecionadas para pesquisa de acordo com as fontes encontradas sobre o tema²⁰

Variáveis	Autores
-----------	---------

²⁰ Apesar do caráter mais descritivo da análise proposta, todas as variáveis selecionadas passaram por testes de inferência estatística, com cruzamento das variáveis para as amostras da população ocupada em comparação com as amostras referentes à população ambulante (para o Brasil e RMBH). Os testes foram realizados com intervalo de confiança de 95% e nível de significância de 5%, que é o valor mais comum adotado em pesquisa social (BARBETTA, 2002). Para as variáveis categóricas (não destacadas na Tabela 03), foi aplicado o teste de qui-quadrado, apropriado para testar a associação estatística de dados nominais (BABBIE, 2013). Para as variáveis numéricas (destacadas na Tabela 03), que envolveram a comparação de médias, foi utilizado o “t” teste para amostras independentes (ambulantes e não ambulantes), que é o indicado para comparação quantitativa de valores médios (BARBETTA, 2002; BABBIE, 2013). Os resultados de todos esses testes, para todas as variáveis, rejeitaram a hipótese nula de que “Não há relação significativa entre os valores das variáveis para a população ocupada em geral em comparação com a população ambulante”, ou seja, os testes apontaram que *existem relações significativas nos resultados encontrados, quando comparamos as duas populações analisadas, nos dois recortes geográficos propostos.*

Sexo	Melo e Teles (2000); Toh e Birchenough (2000); Agadjanian (2002); Pamplona (2004); Saha (2009); ILO (2018); Santos Junior et al. (2019)
Cor ou Raça	Santos Junior et al. (2019)
Idade	Melo e Teles (2000); Toh e Birchenough (2000); Pamplona (2004); ILO (2018); Santos Junior et al. (2019)
Escolaridade	Melo e Teles (2000); Toh e Birchenough (2000); Pamplona (2004); Saha (2009); ILO (2018); Santos Junior et al. (2019)
Condição na Família	Melo e Teles (2000); Pamplona (2004)
Posição na Ocupação	Melo e Teles (2000); Pamplona (2004)
Rendimento	Pamplona (2004); Saha (2009); Santos Junior et al. (2019)
Horas Trabalhadas	Santos Junior et al. (2019)
Tipo de Estabelecimento que Trabalha	Toh e Birchenough (2000)

Fonte: Elaboração própria.

Outra definição importante foi a escolha da PNAD em relação à PNAD contínua. Ela foi formada a partir de uma comparação entre as vantagens e desvantagens oferecidas pela estrutura dos bancos de dados, levando em consideração as experiências de campo com os ambulantes. Primeiro, a partir da seleção do ano de 2015 para a presente análise, as vantagens da PNAD contínua em conseguir acompanhar as flutuações de curto prazo perdem a força, já que este é o caso de comparar a distribuição dos resultados das variáveis para agrupamentos específicos em um mesmo ano, sem a intenção de observar suas mudanças ao longo do tempo. Além disso, a PNAD possui o código ocupacional da categoria de ‘vendedores ambulantes’ mais bem delimitado (5243), com descrição que inclui termos como mascate, baleiro e pipoqueiro, que são expressões que aparecem na literatura e também apareceram em campo. No anexo A é possível ver a descrição completa da categoria “Vendedores Ambulantes (5243)” para a PNAD 2015.

Ademais, a PNAD contínua apresenta um número maior de categorias de resposta para as variáveis, o que tem seu lado positivo por incorporar atualizações nas possibilidades de registro, mas dificulta o processo de comparação dos resultados com as pesquisas anteriores. Isso ocorre principalmente quando se leva em consideração que as pesquisas brasileiras

encontradas são referentes, em sua maioria, aos anos 90 e 2000, e, dessa forma, possuem categorias de resposta mais antigas. Outrossim, a PNAD contínua torna mais rígidas as definições do que é estar ocupado e ter um trabalho remunerado (IBGE, 2015), o que pode trazer vantagens para análises sobre o mercado de trabalho formal, mas exclui muitas possibilidades quando o intuito é investigar os trabalhadores ambulantes. A tabela 04 sintetiza as diferenças mais relevantes encontradas e que foram imprescindíveis para a escolha do banco de dados final da PNAD 2015.

Tabela 04 - Principais diferenças entre a PNAD e a PNAD contínua, para escolha do banco de dados final

PNAD	PNAD Contínua
Tem como objetivo evidenciar os aspectos mais estruturais do mercado de trabalho	Tem como objetivo acompanhar as flutuações de curto e a evolução, a médio e longo prazos do mercado de trabalho
Não possui restrição do número de horas trabalhadas por semana nas variáveis de trabalho remunerado	Nas variáveis de trabalho remunerado, restringe àquelas desenvolvidas pelo menos uma hora na semana
Pessoa que na semana de referência estava temporariamente afastada do trabalho é considerada como ocupada	Restrições quanto ao tempo de afastamento para considerar a pessoa como ocupada
Código ocupacional antigo e mais descritivo, onde a categoria 'vendedor ambulante' é mais bem delimitada, e é descrita com termos que encontrei em campo, como baleiro, toreiro, pipoqueiro, etc.	Classificação de ocupações para pesquisas domiciliares, onde a categoria de vendedor ambulante aparece de forma mais descritiva e mais difusa
Menos categorias de respostas para as variáveis, o que facilita a comparação e se aproxima mais da literatura sobre o tema (Melo e Telles, 2000 & Pamplona, 2013)	Número muito maior de categorias de respostas para as variáveis, o que dificulta a comparação entre os anos e com a literatura sobre o tema

Fonte: Elaboração própria. Tabela comparativa baseada no documento “Principais diferenças metodológicas entre as pesquisas PME, PNAD e PNAD Contínua (Nota Técnica)” do IBGE, 2015.

Entretanto, é importante também salientar algumas limitações em relação ao banco de dados selecionado. Por ser uma pesquisa amostral, que pretende descrever características socioeconômicas para todo o Brasil, o agrupamento mais específico utilizado na análise, que foi o de ambulantes da RMBH, evidenciou um número baixo de casos, que não podem ser expandidos²¹ a fim de garantir a representatividade amostral, o que evidencia o risco de distorções para os resultados finais das distribuições nesse grupo populacional.

Além disso, devido à amostragem complexa da pesquisa, as expansões amostrais realizadas para os recortes selecionados neste trabalho são válidas para totais, médias, taxas, proporções e razões populacionais (SILVA et al., 2002). Porém, não dão conta de estimar medidas de dispersão, como desvio padrão e variância, que serão deixadas de lado na análise (Ibid.). Contudo, apesar destas limitações, os resultados das distribuições para totais e médias populacionais, aliados ao trabalho de campo com entrevistas e observação participante durante o período de 4 meses, permitiram uma análise com grande potencial reflexivo sobre quem são os sujeitos ambulantes nas grandes pesquisas populacionais, com foco na RMBH. Esses resultados serão discutidos na próxima seção.

2.3 REFLEXÕES SOBRE OS DADOS SOCIODEMOGRÁFICOS DA PNAD 2015: LIMITAÇÕES E POTENCIALIDADES DAS CLASSIFICAÇÕES INSTITUCIONAIS PARA O ESTUDO DA POPULAÇÃO AMBULANTE

2.3.1 Qual o papel do gênero no trabalho ambulante?

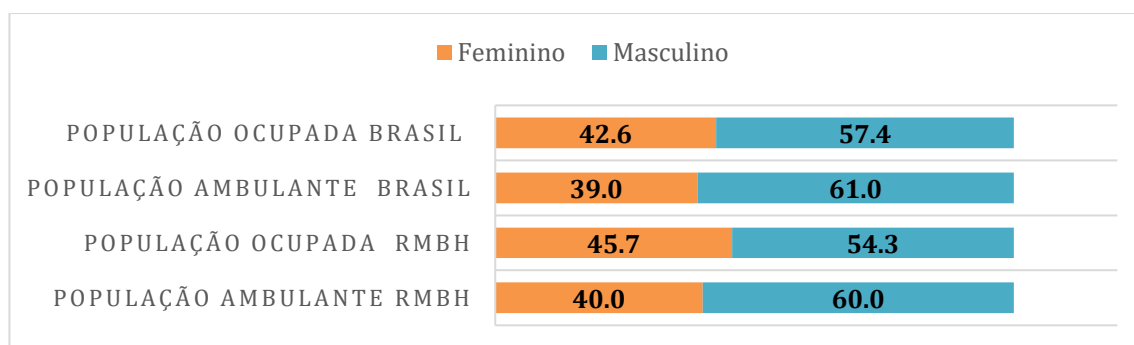
Os dados encontrados na PNAD 2015 mostram a distribuição quantitativa da população em relação ao sexo, e não ao seu gênero, e esse é primeiro ponto importante a ser considerado. O gênero é um conceito extremamente polissêmico e debatido no meio acadêmico, onde não há um consenso sobre seu significado (LOUIS, 2006). Entretanto, a presente análise considera o gênero como conceito que começou a ser utilizado nos estudos a partir de 1975, e buscou romper com os modelos científicos anteriores que se pautavam em um determinismo biológico que reforçava estereótipos de masculinidade e feminilidade (PRAUN, 2011). Dessa forma, as discussões sobre gênero possibilitam a compreensão dos significados sociais e culturais da distinção entre masculino e feminino, portanto, “[...] o conceito de gênero implica um conceito de relação [...] acontece apenas nas relações.” (PRAUN, 2011, p.57). Assim, a primeira

²¹ A expansão da amostra permite calibrar os resultados amostrais para a população. Essa expansão, segundo as notas metodológicas da PNAD 2015: “[...] utiliza estimadores de razão cuja variável independente é a projeção da população residente de cada Unidade da Federação, segundo o tipo de área (região metropolitana e não metropolitana de divulgação da pesquisa).” (IBGE, 2015, p.94).

consideração sobre o uso de dados secundários para os estudos de gênero da população ambulante é que a variável utilizada para a categorização dos indivíduos é o sexo, o que implica em uma visão individualista e pouco relacional das construções de masculino e feminino.

Diante das limitações apresentadas, observou-se que os resultados para variável sexo no Brasil e na RMBH confirmam que há uma diferença na distribuição de homens e mulheres quando nos referimos à população classificada por ocupação como vendedoras e vendedores ambulantes, em relação à população ocupada em todas as classificações existentes. Enquanto as mulheres são 42,6% da população ocupada em nível Brasil, e 45,7% em nível RMBH; elas aparecem em menor porcentagem quando o foco são aqueles que exercem a função de ambulante, sendo 39% de mulheres ambulantes para o Brasil, e 40% para RMBH no ano de 2015. Logo, os homens ambulantes são 61% em nível Brasil e 60% para RMBH. O gráfico 01 resume as informações encontradas.

Gráfico 01 – Distribuição de sexo para população total e ambulante, para o Brasil e RMBH



Fonte: PNAD, 2015. Gráfico de elaboração própria.

A predominância masculina na atividade ambulante, conforme foi discutido nas seções anteriores, não é uma especificidade do Brasil ou da RMBH, e sim uma característica já bastante debatida na literatura sobre o tema (MELO e TELES, 2000; TOH e BIRCHENOUGH, 2000; PAMPLONA, 2004; SAHA, 2009; SANTOS JUNIOR et al., 2019). Uma exceção é o estudo de Agadjanian (2002) para Moçambique, na África, que mostra o inverso: presença fortemente feminina até o final da década de 1990, quando os homens começam a adentrar a atividade a partir de um novo contexto de crescimento do desemprego. É importante notar que no caso brasileiro a predominância masculina é presente na população ocupada de forma geral, e se acentua no recorte mais específico da população ocupada como ambulante.

As vivências em campo junto aos vendedores ambulantes nos BRTs municipal e metropolitano da RMBH trouxeram algumas reflexões sobre o papel dos homens e das mulheres que vendem dentro do sistema. Uma primeira observação é que este novo contexto

móvel, apesar de parecer predominantemente masculino, conta com a presença de muitas vendedoras mulheres. Por mais que a intenção não tenha sido realizar um censo desses vendedores no sistema BRT, o trabalho de campo mostrou que as mulheres assumem posições de autoridade e responsabilidade, que não foram encontradas de tal forma atribuídas a nenhuma figura masculina.

Esse é o caso da narrativa sobre Suzana, uma vendedora mulher que atua há mais de 25 anos vendendo dentro dos coletivos, sua experiência e reconhecimento vem de bem antes da implantação do sistema BRT na capital, quando os vendedores atuavam somente nas linhas convencionais de transporte coletivo da cidade²². Logo de minha chegada em campo, as opiniões e relatos distintos sobre sua figura se tornaram relevantes por sua recorrência, pois quase todos com quem conversei em campo a conheciam e tinham alguma opinião sobre ela. Os trechos do caderno de campo revelam algumas considerações sobre sua presença:

“Falei também que tinha ouvido falar que a Suzana organizava os vendedores e que mandava um pouco em quem podia ou não vender, e ele confirmou que ela fazia esse papel mesmo, disse que os vendedores tinham que pedir permissão pra ela, mas que ela era muito agressiva [...] Dessa forma, Lucas mostrou a desaprovação por uma postura muito autoritária de Suzana nessa pista.” (Caderno de campo 10: acompanhamento de Lucas, p.2-3).

“[...] falou que os conflitos entre os vendedores ambulantes também são controlados por uma mulher chamada Suzana. Segundo ele, quando há um conflito ela reúne os vendedores, e também controla quem pode entrar ou sair do negócio da venda no BRT. Segundo ele, ela [...] convocou uma reunião na estação [...], onde ele não sabe o que foi discutido, mas sempre a situação é resolvida.” (Caderno de campo 6: Estação Silviano Brandão, p.2)

“Ela disse que Suzana falou que ia mandar as duas saírem para não ser injusta. A família de Roberta realmente foi em peso para responder sua agressão, foram muitas pessoas que se distribuíram nas portas da estação, e até os guardas não conseguiram entrar nesse dia. Sobre a questão da Suzana, Roberta me falou que não obedeceu a ordem de sair da pista, falou que ‘não ia sair porque tinha filha pra criar’” (Caderno de campo 17: acompanhamento de Roberta, p.2)

“Logo de cara Marcos já comentou comigo ‘Essa aí é vendedora hein, vende muito’, e eu respondi algo do tipo ‘tô vendo, vende bem mesmo’”. Iniciei uma conversa com ele enquanto a Suzana fazia uma demonstração para os passageiros” (Caderno de campo 4: acompanhamento de Marcos, p.5).

²² Durante o trabalho de campo, a maioria dos vendedores que acompanhei e entrevistei trabalhavam como ambulantes nos ônibus convencionais desde muito antes da implantação do BRT MOVE. Contudo, é importante salientar a existência de alguns vendedores que vieram depois do BRT, devido a algumas facilidades que o sistema oferece, como a independência do motorista para entrar nos ônibus, e as estações separadas da rua e cobertas, que protegem da chuva e do sol. Os debates sobre essas facilidades a partir do ponto de vista dos próprios vendedores, e os conflitos e negociações decorrentes dessas mudanças, serão mais bem explorados nos próximos capítulos.

Os trechos acima se referem a diferentes pessoas, dias e horários em que a figura de Suzana surgiu na conversa, junto com uma narrativa sobre suas atitudes, e opiniões pessoais sobre as diversas situações compartilhadas. Longe de classificar as atitudes descritas como certas ou erradas, os trechos trazem uma reflexão sobre a importância dessa figura feminina na organização e resolução de conflitos no contexto do BRT belorizontino. Sua figura é forte e conhecida entre muitos vendedores do sistema, aparecendo em narrativas relacionadas ao tempo de trabalho, organização e resolução de conflitos.

Além desse papel de articulação e negociação, outro elemento apareceu associado à uma figura feminina: a liderança. Nesse caso, foi Amanda, uma baleira, que me relatou uma temporada de sua vida em que exerceu um protagonismo na pista em que trabalha, em busca de direitos para todos que exerciam as atividades ambulantes naquele local. O trecho abaixo descreve o registro da conversa durante uma manhã em que acompanhei suas vendas:

“Amanda vende há mais ou menos 11 anos e já foi líder na pista. Entendi que a liderança era para conseguir algumas condições melhores pros vendedores, principalmente em relação as constantes fiscalizações.” (Caderno de campo 15: acompanhamento de Amanda, p.2).

Esses aspectos relacionados à autoridade, organização das atividades, e liderança, não foram encontrados associados, de forma tão direta, às figuras masculinas que participaram da pesquisa. Muitos homens ambulantes são antigos nas pistas em que trabalham, e muitas vezes tem o direito de trazer pessoas para vender, e de participar das tomadas de decisão que são importantes para a organização do trabalho. Contudo, essa autoridade masculina apareceu de forma mais dispersa em comparação com as das mulheres que participaram da pesquisa.

Um ponto importante a se considerar é se a autoridade masculina é latente ao ponto de não precisar de uma narrativa para ser evidenciada, e as figuras femininas que assumem certa autoridade acabam gerando uma forte reação em forma de comentários e opiniões. Essa é uma possibilidade de interpretação, já que muitas opiniões, principalmente sobre Suzana, mostraram um incômodo por suas atitudes julgadas como autoritárias, grossas e agressivas. Outro ponto importante é que a distribuição quantitativa por sexo não implica em um maior poder de representação ou de decisão de homens sobre mulheres, ou vice-versa. O estudo de Agadjanian (2002) mostra que a maioria das pessoas da Grande Maputo, Moçambique, considerava o trabalho ambulante apropriado para as mulheres em meados dos anos 90, que eram a maioria quantitativa na atividade, justamente porque o comércio ambulante é entendido como ocupação de baixa renda e de menor prestígio social, destinada ao público feminino. Já no caso brasileiro, temos estudos etnográficos que mostram a atividade ambulante associada com “força” e com

“ser guerreiro”, o que muitas vezes se vincula ao caráter masculino da atividade (OSTROWER, 2007; RAPOSO, 2015), inclusive em termos quantitativos. Dessa forma, as distribuições relacionadas à quantidade de vendedores homens e mulheres pouco dizem sobre o valor e as interpretações que são construídas sobre o gênero dentro da atividade.

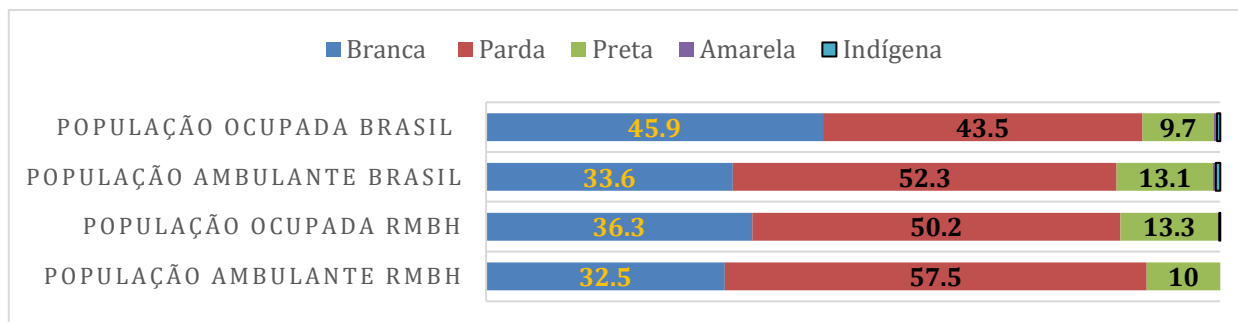
Portanto, uma das principais reflexões sobre o papel do gênero na atividade ambulante é que os dados secundários dão conta apenas de quantificar a distribuição de homens e mulheres ambulantes em determinados contextos, sem compreender as representações ou evidenciar as dinâmicas de construção de vínculos, e a importância das mediações (LATOUR et al., 2015) no cotidiano desses sujeitos. Um olhar mais *de perto e de dentro*, conforme propõe Magnani (2002, p.17) ao defender o papel da etnografia para compreensão do fenômeno urbano, permite compreender melhor “[...] os padrões de comportamento, não de indivíduos atomizados, mas dos múltiplos, variados e heterogêneos conjuntos de atores sociais cuja vida cotidiana transcorre na paisagem da cidade e depende de seus equipamentos.”.

No caso da presente pesquisa, os padrões de comportamento analisados de forma mais detalhada, através da investigação qualitativa dos ambulantes no BRT, estão diretamente vinculados aos espaços, e os transformam e são por eles transformados (MASSEY e KEYNES, 2009) nas dinâmicas cotidianas observadas e vivenciadas. Desse modo, é imprescindível enfatizar a importância do olhar sobre as relações dentro desses espaços, mais do que apenas para os indivíduos isolados, na busca por uma compreensão mais complexa do papel do gênero na atividade ambulante.

2.3.2 Quais são as reflexões raciais possíveis sobre os sujeitos ambulantes?

As distribuições populacionais relacionadas a variável de cor ou raça apresentaram algumas variações na comparação entre a população geral e a população ambulante. É possível observar, como mostra o gráfico 02, que na amostra de ambulantes há uma diminuição da população branca, e um aumento do número de indivíduos que se declaram pretos ou pardos. Essas variações ocorrem tanto em nível Brasil, quanto para a RMBH, e quando comparadas com o trabalho de Santos et al. (2019), mostram um panorama parecido com o encontrado para o contexto do Rio de Janeiro: porcentagem baixa de ambulantes brancos, e alta de pretos e pardos. Com um adendo de que no cenário carioca as distribuições de brancos foram ainda menores (14,6%) dos que as encontradas para RMBH, e as de pretos bem maiores (32,3%).

Gráfico 02 - Distribuição de cor ou raça para população total e ambulante, para o Brasil e RMBH



Fonte: PNAD, 2015. Gráfico de elaboração própria.

A variável de cor ou raça é de difícil interpretação, principalmente porque em campo junto aos vendedores do BRT, seja porque as perguntas realizadas não abordavam essa questão, seja pelo papel da pesquisadora em campo que não direcionou o olhar com atenção para essa temática, quase nada apareceu relacionado à raça de forma direta. Um aspecto interessante que podemos observar nos dados é que a amostra para RMBH não apresenta as categorias amarela e indígena, mas o recorte para os ambulantes do Brasil apresenta, o que demonstra a limitação dos dados analisados quando são feitos grandes recortes na amostra (no caso, do grupo ocupacional ambulantes, para o nível RMBH). Ou seja, nesse caso, o controle da população ambulante a partir da comparação com os resultados para o grupo ocupacional em questão na escala nacional permite compreender as limitações dos dados específicos para RMBH.

2.3.3 Quais elementos temporais caracterizam os vendedores?

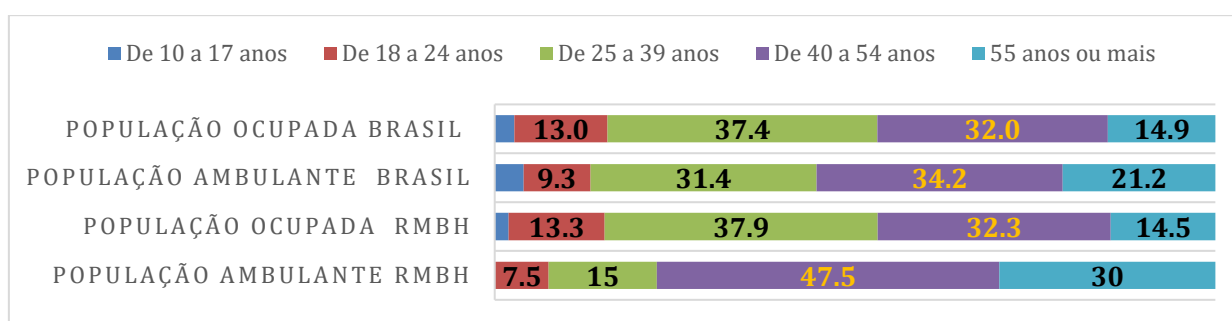
Os dados sobre a idade dos ambulantes no Brasil e na RMBH demonstram consonância com a literatura que trata sobre o perfil desses indivíduos (MELO e TELES, 2000; TOH E BIRCHENOUGH, 2000; PAMPLONA, 2004; SANTOS JUNIOR et al., 2019): expressam uma maioria de “adultos velhos” entre 40 e 54 anos, e, em segundo lugar, de adultos entre 25 e 39 anos, ou seja, em faixas de idade consideradas potenciais ao trabalho. O gráfico 03 demonstra os dados encontrados na PNAD 2015 para essa população, em comparação com a População Ocupada, nos níveis Brasil e RMBH.

Nesse gráfico, podemos observar que 34,2% do total de ambulantes estão na faixa de idade entre 40 e 54 anos em nível Brasil, e 47,5% na RMBH. Além disso, os dados apresentados mostram novamente que a amostra pequena para RMBH é mais sensível as alterações provenientes do recorte amostral, já que apresenta um número muito maior de ambulantes do que o recorte nacional para a categoria entre 40 e 54 anos (47,5%) e 55 anos ou mais (30%), e um número muito inferior da faixa de idade entre 25 a 39 anos (15%). Novamente, é importante

olhar esses dados sempre em comparação com a amostra para todo Brasil, que conta com um maior número de casos, a fim de evitar grandes distorções nas distribuições encontradas.

Ademais, também é importante observar um aumento, em nível Brasil, da população ambulante no recorte de idade entre 10 e 17 anos (em azul mais escuro no gráfico), bem como sua presença mais expressiva entre aqueles que tem 55 anos ou mais: eles são 21,2 % da população ambulante em nível Brasil, em comparação com 14,9% na População Ocupada em geral, para o mesmo nível; e 30% da população ambulante para RMBH²³, em comparação com 14,5% da População Ocupada em geral, também para o mesmo nível.

Gráfico 03 - Distribuição de idade para população total e ambulante, para o Brasil e RMBH



Fonte: PNAD, 2015. Gráfico de elaboração própria.

Os ambulantes acompanhados e entrevistados em suas rotinas no BRT para a presente pesquisa não divergiram muito em relação ao espectro de idade entre 25 e 54 anos. Eram raros os casos observados de vendedores mais novos do que isso, ou muito mais velhos. Contudo, a idade em si não apareceu como um aspecto relevante nos discursos sustentados pelos ambulantes do BRT. Dois pontos são mais importantes para esse contexto e se relacionam diretamente: a idade em que começam a vender, e quanto tempo tem que vendem na pista, ou nas pistas, em que trabalham. Esses pontos estão diretamente relacionados à ideia de experiência de vida na atividade ambulante, e Fernanda narra suas considerações sobre a importância do tempo na consolidação de uma profissão ambulante:

Fernanda me contou que **vende nessa pista há mais de 20 anos** [...] Segundo Fernanda, ela **não acha justo que quem começou agora possa ter as mesmas condições que ela**, que já está há mais de vinte anos, e outros vendedores mais antigos. Ela explicou que é como se ela se candidatasse a um cargo de secretária sem ter os atributos necessários, e é claro que não iam contratar ela. Da mesma forma é na pista, **as pessoas têm que “conquistar o seu espaço”, e os “mais velhos conquistaram seu espaço” e merecem estar ali.** (Caderno de campo 18: acompanhamento de Fernanda, p.1)

²³ Importante reiterar a falta de acurácia desse recorte amostral para RMBH, que conta apenas com 40 casos. Dessa forma, qualquer porcentagem sobre esse número restrito de casos deve ser interpretada com cautela.

Dessa forma, a noção de “antigos” não se relaciona à idade em si dos vendedores, e sim com o tempo em que se fazem presentes exercendo o trabalho de ambulantes nas pistas. Para tentar compreender a importância do tempo de trabalho através dos dados estatísticos, verificou-se também, além da variável de idade, os anos em que os indivíduos permaneciam em uma mesma ocupação. Os resultados, sempre relativos ao ano de 2015, mostraram uma média de 8,25 anos para o total da população brasileira, e 7,89 anos para o recorte de ambulantes também em nível nacional. Já na RMBH, a média para população total é de 6,83, enquanto para os ambulantes fica em 6,93 anos de trabalho. De forma geral, os resultados não mostram grandes diferenças entre os recortes da população em geral e de ambulantes, ou seja, o trabalho de ambulante não é tão temporário quanto se imagina, bem como não funciona apenas como uma válvula de escape frente ao desemprego momentâneo. O trabalho de Santos et al. para o Rio de Janeiro confirma essa realidade, apontando que 51,9% dos camelôs entrevistados na região central da cidade trabalhavam há mais de 10 anos como ambulantes. Outros trechos mostram as dinâmicas temporais encontradas entre os ambulantes do BRT, e reafirmam o tempo de pista como critério importante para a conquista de espaços e para legitimidade do trabalho que fazem, indicando um certo nível de profissionalização da atividade:

Luiz comentou que João **tá há vinte anos vendendo** e que não olha pra frente, só olha pra baixo. Que ele tem visão de futuro e que daqui a uns dois ou três anos quer estar com uma loja de eletrônicos, e **“vir só bicar de vez em quando na pista”**. [...]. Falou também que quatro vendedores têm livre acesso e podem trabalhar no municipal e no metropolitano (acredito que se referia a pista da Cristiano Machado). **Acredito que o critério pode ser o tempo de pista**, ele afirmou que João e Mateus são alguns deles. (Caderno de campo 16: acompanhamento de Luiz, p.1)

Primeiro, falou que a Suzana **trabalhava como baleira há 25 anos**, e que ele **trabalhava há 26**. Disse que **começou com 9 anos, que abandonou a escola e comprou o primeiro pacote de bala pra vender, e desde então não parou mais**. (Caderno de campo 4: acompanhamento de Marcos, p.5).

Esses trechos trazem pontos importantes para análise dos vendedores do BRT. Primeiro, a importância da característica de “tempo de pista” atribuída aos indivíduos nas dinâmicas e negociações cotidianas referentes às formas de ocupação dos espaços, através da expressão de “livre acesso” para aqueles que estão há mais tempo na pista. Em segundo lugar, a importância da demarcação espacial na expressão *“vir só bicar de vez em quando na pista”*, que é prática comum dos vendedores que conseguem outras ocupações: voltar para a pista em seu tempo livre para continuar garantindo um espaço caso precisem trabalhar novamente como ambulantes, ou até mesmo para complementar a renda de suas outras atividades.

Portanto, os dados relacionados à idade dos vendedores ambulantes mostram que a maior parte da população que exerce essa atividade está em idade adulta, mais especificamente

dentro do recorte entre 40 e 54 anos. Porém, a idade em si não aparece como elemento relevante de análise das dinâmicas temporais dos ambulantes dentro do BRT, que valorizam mais a experiência de trabalho. Além disso, as análises a partir dos dados secundários da PNAD não dão conta de revelar a importância dos anos de trabalho para esses indivíduos, o que pode estar relacionado ao caráter intermitente da atividade, com diversas idas e vindas de acordo com os contextos enfrentados nas vidas pessoais, o que dificulta a medição através do formato da pergunta “Em 26 de setembro de 2015, fazia quanto tempo que ___ estava nesse trabalho?”, referente ao questionário da PNAD para o ano em questão (IBGE, 2015).

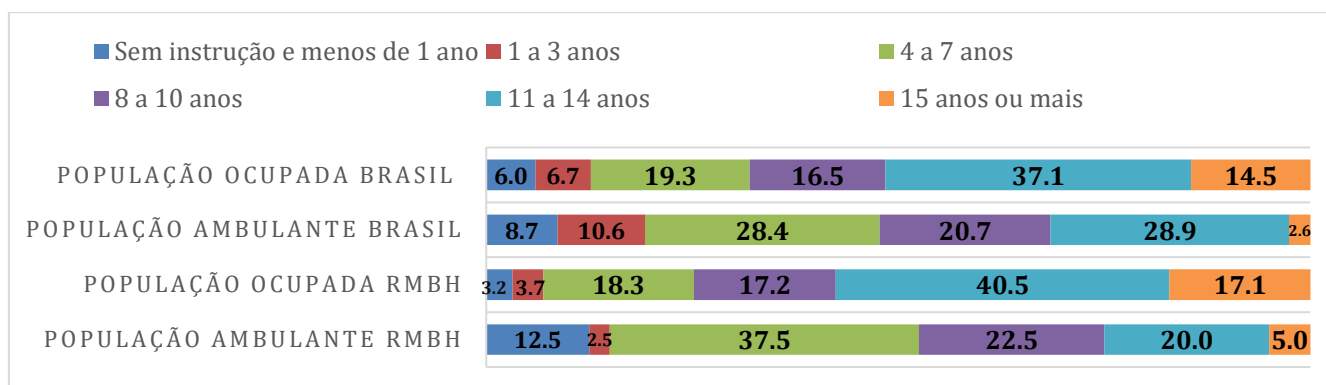
Portanto, por ser uma atividade que tem a descontinuidade como uma de suas características, é possível afirmar que há uma alta mobilidade desses sujeitos não só no dia a dia, mas entre as atividades realizadas, o que torna ainda mais difícil a tarefa de medir o tempo que efetivamente trabalham na atividade ambulante. Por fim, o trecho citado anteriormente que relata um pouco da vida de Marcos, afirmando que “[...] começou com 9 anos, que abandonou a escola e comprou o primeiro pacote de bala pra vender, e desde então não parou mais.” evidencia que o tempo de atividade também possui relação com o abandono das atividades escolares, tema que será discutido no próximo tópico por meio da análise dos resultados para variável de anos de estudo.

2.2.4 Qual a escolaridade dos vendedores ambulantes?

Os dados de escolaridade encontrados na PNAD 2015 mostram há mais indivíduos “Sem instrução e (com) menos de um ano de estudo” na população ambulante, tanto para o Brasil (8,7%), quanto para RMBH (12,5%), do que no grupo de ocupados em geral, que apresenta 6% de população sem instrução para o nível Brasil, e 3,2% para RMBH. Ademais, os grupos de 1 a 3 anos de estudo (fundamental I incompleto), 4 a 7 anos de estudo (fundamental II incompleto), e 8 a 10 anos de estudo (ensino médio incompleto), também apresentam maiores porcentagens para o recorte da população ambulante em comparação com a população ocupada em geral.

Os agrupamentos de 11 a 14 anos de estudo (ensino médio completo) e de 15 anos de estudo ou mais (superior completo) apresentou-se maior para população ocupada em geral do que para os ambulantes, em específico. Esses resultados podem ser visualizados no Gráfico 04 abaixo:

Gráfico 04 - Distribuição de anos de estudo para população total e ambulante, para o Brasil e RMBH²⁴



Fonte: PNAD, 2015. Gráfico de elaboração própria.

Entre os ambulantes acompanhados e entrevistados durante os 4 meses de trabalho de campo no BRT, observou-se uma composição heterogênea de situações escolares, com indivíduos que haviam desistido de estudar ainda no começo do ensino fundamental (como é o caso de Marcos, o ambulante citado em relato anterior que abandonou a escola e começou a vender aos 9 anos de idade), até aqueles com ensino médio completo, superior incompleto, e até mesmo superior completo. Entretanto, o que é interessante sobre os ambulantes que largaram a escola em algum momento são as causas desse desvinculamento da vida estudantil, que, no caso desses vendedores, aparecem fortemente relacionadas às questões familiares e de trabalho. Os trechos abaixo trazem um pouco do contexto de saída da escola para esses vendedores:

Bruna: E quantos anos cê tem, cê já me falou né, 29 (Juntas). E como que foi a sua vida escolar, me conta um pouco, cê estudou?

Olívia: ai eu **estudei sim até bem, quando eu engravidei tive que parar de estudar, ai eu fiquei dois anos sem estudar, ai depois eu voltei, consegui, dava pra conciliar**, porque minha mãe trabalhava a noite e não tinha ninguém pra olhar minha menina, ai eu tive que parar eu ai parei no oitavo.

Bruna: **Na oitava série?**

Olívia: Uhum,

Bruna: Do **ensino fundamental?**

Olívia: É..

Bruna: Entendi. E foi uma decisão pra você assim, de você não tava dando conta mesmo de ficar na escola...

²⁴ Os grupamentos são classificados da seguinte forma: 1 a 3 anos de estudo se refere ao ensino fundamental 1 incompleto; 4 a 7 anos de estudo se refere ao ensino fundamental 2 incompleto; de 8 a 10 anos de estudo temos o ensino fundamental completo ou médio incompleto; de 11 a 14 anos de estudo temos o ensino médio completo ou superior incompleto; e, por fim, a categoria de 15 anos de estudo ou mais pode ser relacionada ao ensino superior completo ou pós-graduação (IBGE, 2015).

Olívia: Isso. Ai eu já tentei de novo várias vezes estudar, mas não dá pra conciliar o trabalho com estudo.

(Entrevista com Olívia, p.1)

João: é, não terminei na mesma época não, né que tive lá, eu fui reprovado na sexta série, mas isso aí é de vagabundagem mesmo, de adolescente [acontece]. ai depois disso aí eu fiz até o segundo, depois do segundo eu começava, parava, começava, parava, porque trabalhava

Bruna: você trabalhava onde?

João: na época fichado

Bruna: onde?

João: ah, foi num office boy, trabalhei em loja, né, fazia de tudo um pouco

Bruna: uhum. a gente vai chegar na parte de trabalho...

João: é, fiz de tudo um pouco. aí parava de estudar, desanimava, aí depois voltava de novo. Ai depois eu fui lá e terminei o, fiz os dois anos consecutivos, fui lá e formei (o ensino médio) e esmoreci, que não quis fazer faculdade não.

(Entrevista com João, p.1)

Bruna: e cê estudou lá até que série?

Jorge: até o quinto ano. mas eu arrumei família, parei de estudar.

Bruna: cê parou de estudar....

Jorge: na sexta série, eu completei o quinto ano [aham] iniciei o ano letivo e parei na sequência, que a minha menina nasceu.

(Entrevista com Jorge, p.1)

O nascimento dos filhos e a necessidade de trabalhar são duas situações que aparecem bastante vinculadas à saída do ambiente escolar, no caso dos vendedores ambulantes que atuam no BRT. Silva Filho e Araújo (2017) fazem uma revisão bibliográfica da literatura que discute as causas da evasão escolar na população como um todo, e ressaltam, além das altas taxas brasileiras em comparação com outros países, o caráter multicausal do fenômeno, que não possui um consenso sobre seus fundamentos, ou sobre as soluções possíveis para resolvê-lo. Uma das causas apontadas por essa literatura é a necessidade de começar a vida laboral (Ibid.), contudo, a intenção aqui não é determinar essa causa para o caso da escolaridade dos ambulantes, e sim enfatizar que, dentro do contexto daqueles que trabalham em movimento no BRT Move na RMBH, as narrativas sobre o afastamento da vida escolar eram construídas a partir de uma relação com as transformações familiares e o início da vida laboral. Essa relação faz sentido quando constatamos que a maioria dos vendedores exercem o papel de chefes de família em seus domicílios. Tópico que será discutido na próxima sessão deste capítulo.

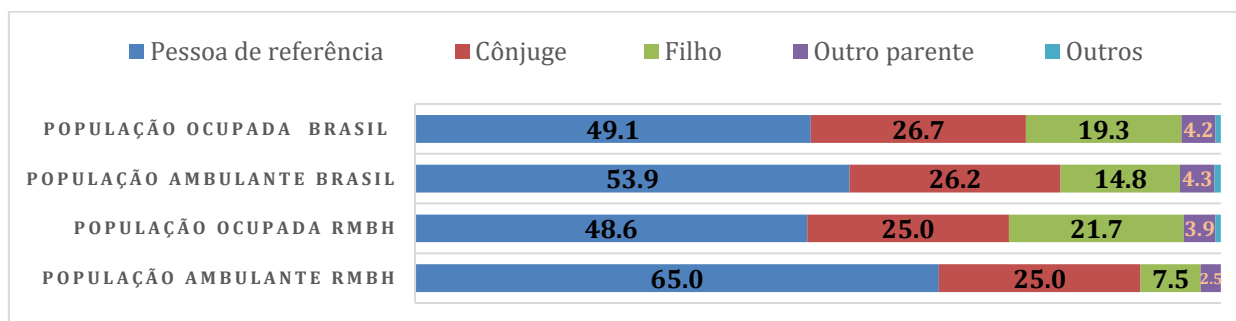
2.2.5 Qual o papel da família na atividade ambulante?

A posição do indivíduo em relação à sua família também é uma variável de perfil cujos resultados encontrados a partir da análise da PNAD para o Brasil e RMBH estão em consonância com a literatura brasileira sobre o tema (MELO e TELES, 2000; PAMPLONA,

2004): prevalecem os chefes de família ocupados como ambulantes para ambos os recortes espaciais. No Brasil, eles representam 53,9% do total de ambulantes, enquanto na RMBH são 65% do total para essa população.

Entretanto, o que chama atenção para os dados sintetizados no Gráfico 05 é a manutenção da porcentagem de cônjuges e a diminuição da porcentagem de filhos na composição populacional dos ambulantes em comparação com os resultados da população total. Essas características das distribuições populacionais para os dois grupos (ambulantes e população ocupada em geral), colocadas à luz do campo com os ambulantes no BRT, podem ser compreendidas a partir de três características importantes sobre esses vendedores, e que se relacionam com os dados em questão: primeiro, a realidade da chefia familiar fortemente presente também no contexto do BRT belorizontino e metropolitano; em segundo, a relevância de suas redes de entrada e permanência na atividade, que vão desde os chamados “conhecidos”, até os familiares mais próximos, como maridos e esposas (no caso das categorias da PNAD, cônjuges de ambos os sexos); e, por fim, os seus desejos pessoais de que os filhos não sigam exercendo a mesma atividade que eles.

Gráfico 05 - Distribuição de condição na família para população total e ambulante, para o Brasil e RMBH²⁵



Fonte: PNAD, 2015. Gráfico de elaboração própria.

Os trechos abaixo, retirados das entrevistas com homens e mulheres ambulantes, exemplificam as narrativas encontradas sobre a entrada na atividade. Estas narrativas aparecem associadas, de forma recorrente, à inserção dos trabalhadores nas pistas a partir de seus cônjuges, mas ressaltam também a importância dos “conhecidos”, que são pessoas de contato mais distante, como vizinhos e colegas:

Olívia: Por causa de festas das minhas meninas eu comprava muitas balas na casa da distribuidora de balas, então eu já sabia que lá vendia. E pelo fato do **Miguel (ex-marido)** já ter trabalhado com bala, porque foi minha **mãe** também que montou a primeira caixa de bala dele, pra ele ir pra rua pra trabalhar [...]. eu fui e comprei 200

²⁵ A categoria “Outros” foi agregada para facilitar a comparação entre as porcentagens dos agrupamentos e, consequentemente, tornar a análise mais evidente. Ela inclui os familiares classificados como “agregados”, “pensionistas” e “empregados domésticos”, que, juntos, somavam menos de 1% das populações investigadas.

reais de bala, peguei do meu acerto e comprei e comecei a trabalhar. Ai a hora que eu tava indo trabalhar uma **amiga** minha falou assim “nossa espera aí que o **Raimundo** tá indo trabalhar daqui a pouco, pedi ele pra te levar pra um lugar bom” porque é meu **vizinho** também que é baleiro...

[...]

Bruna: E como que cê chegou nessa pista aqui?

Olívia: Porque na verdade todo mundo falava que o Antônio era o terrorista então eu tinha medo de vir pra cá e os menino lá falava assim “pode vim pode vim pode vim” e tal, ai o **Gabriel** foi e veio, ai o **Gabriel** veio começou a conversar com o Antônio e fez amizade com o Antônio e começou a trabalhar aqui. Aí o **Gabriel** foi e falou com ele “**Oh minha mulher também vai vir trabalhar aí**”. Ai um dia eu vim e ele falou assim “**Cê é a mulher do Gabriel?**” aí eu falei “**Mulher não, sou namorada**” (Entrevista com Olívia, p.4-7).

Bruna: E alguém que te levou pra lá? (para vender na pista?)

Antônio: Quem me levou pra lá foi um **colega** meu, nós foi criado bem dizer junto que a **mãe dele também era camelô** né, aí...nós saiu um dia pra trabalhar dentro do ônibus, gostamos... (Entrevista com Antônio, p. 4)

Bruna: nesse momento quem te deu a ideia de vender?

Jorge: olha minha **avó** falou comigo, né. minha **avó** falou comigo porque que cê não compra umas balas, umas pipocas, e anda na (Avenida) Raja Gabaglia aí, na (Avenida) Amazonas. aí eu pensei eu vou rodar na Raja que é mais perto do morro né? que os caras mais da favela mesmo de lá, então às vezes tem mais **conhecido** [ah]. Aí foi aonde que eu tive sorte, **que tinha muita pessoa lá do morro das pedras, que estudou até comigo**

Bruna: te conheciam?

Jorge: é uai. aí deixaram eu rodar [ah...] aí foi na onde que eu fui conhecendo, mas aí eu não conhecia os daqui, dessa região não conhecia não (Avenida Antônio Carlos). (Entrevista com Jorge, p.6-7)

Os diálogos acima mencionados mostram que há a participação de pessoas muito próximas, como familiares e amigos de muitos anos, bem como de pessoas mais distantes (vizinhos, colegas, etc.), que exercem um papel importante na entrada desses indivíduos nas atividades de vendas dentro dos ônibus do BRT. Granovetter (1977) afirma que “[...] a força de um laço interpessoal pode ser definida pela combinação (provavelmente linear) da quantidade de tempo, intensidade emocional, confiança mútua (intimidade), e serviços recíprocos que caracterizam um laço” (p.348). Uma de suas principais argumentações é de que os laços fracos²⁶ são importantes para a coesão social e manutenção da vida comunitária, principalmente nas relações entre grupos ou em contextos em que os grupos não são pequenos, ou que não interagem em espaços confinados. Sua pesquisa empírica sobre o mercado de trabalho, de forma mais específica, demonstrou que as informações mais importantes para conseguir um emprego vem daqueles com quem se tem laços mais fracos (exceto, como dito anteriormente, em grupos

²⁶ O autor considera, em sua pesquisa sobre o mercado de trabalho, que a força do laço está relacionada com a frequência de contato, e define os seguintes indicadores: frequentemente = pelo menos duas vezes por semana; ocasionalmente = mais de uma vez por ano, mas menos de duas vezes por semana; raramente = uma vez por ano ou menos. (GRANOVETTER, 1977).

pequenos ou confinados), pois estas pessoas se movem em círculos diferentes, e recebem informações também diferentes (Ibid.).

Entretanto, no caso dos ambulantes no BRT, observou-se uma mistura de pessoas próximas e distantes no fornecimento de informações importantes para entrada na atividade de venda móvel. Khavul et al. (2009), a partir de seu estudo sobre os empreendimentos familiares informais na África, argumentam que, no contexto em questão, a conexão entre os diferentes tipos de laços fortes que os indivíduos acessam são um importante recurso para manutenção dos empreendimentos informais, principalmente porque as leis não fornecem nenhum tipo de proteção significativa para esse tipo de empreendimento. Dessa forma, os autores afirmam que “[...] sob condições de incerteza, os indivíduos buscam estratégias de redução de risco que se baseiam em laços fortes.” (INGRAM e ROBERTS, 2000; LERNER, KHAVUL E HISRICH, 2007 APUD KHAVUL, 2009).

No caso dos ambulantes do BRT, os vínculos que facilitam a entrada podem variar em seu grau de proximidade, mas quase sempre existem, pois os casos de inserção nas pistas de venda que não envolveram nenhum tipo de vínculo anterior são bastante raros. No entanto, a intenção da presente análise não é medir a intensidade dos laços entre os vendedores do BRT, e sim compreender a força da categoria cônjuge, evidenciada através da análise da PNAD, sinalizando a importância dos vínculos fortes de “esposa” e “marido” na conquista dos espaços de venda.

Por fim, os dados apresentados no Gráfico 05 apontam a diminuição da porcentagem de filhos na população ambulante, que passam de 19,3% para 14,8% da população em nível Brasil, e de 21,7% para 7,5% da população na RMBH. Uma das possíveis explicações para essa diminuição, encontrada no campo com os ambulantes do BRT, está relacionada ao desejo de que seus filhos não sejam vendedores ambulantes no futuro. Alguns trechos sobre essa questão podem ser citados:

Bruna: Hum, entendi. E cê acha que, tipo assim, cê, é um desejo seu que seus filhos é... sejam vendedores também? no futuro?

Antônio: Não, **procuro coisas melhores pra eles**

Bruna: Cê acha que não é bom?

Antônio: Bom, tipo assim, bom, bom não é porque **uma hora cansa né?** Então, é melhor **estudar, fazer uma faculdade**, alguma coisa

Bruna: E aí cê deseja pra eles...

Antônio: Fazer uma faculdade, né? arrumar um emprego melhor

Bruna: Um emprego melhor seria o que?

Antônio: Ah, **estudar, ser um advogado, montar uma loja pra eles, (?) mecânico**, alguma coisa, entendeu? Aí vai...

Bruna: Cê acha que é melhor?

Antônio: Acho (baixinho).
(Entrevista com Antônio, p. 12)

Bruna: [...] ia te perguntar isso, cê queria, é, cê acha que elas vão vender também?

Olívia: Não quero isso pra elas não

Bruna: Que que cê quer pra elas?

Olívia: Quero que elas **façam faculdade, se estabilizem**, [...] pra elas isso não é vida não, quero isso pra elas não...

Bruna: Por que que cê acha que isso não é vida? (Risos)

Olívia: É muito **cansativo**, é muito **humilhante**...

Bruna: Cê acha humilhante?

Olívia: Eu não acho humilhante, mas tem **pessoas que se acham no direito de humilhar**, se acham melhor, apesar de ser um bando de pobre fudido que anda de ônibus, ainda se acham melhor do que os outros.

(Entrevista com Olívia, p.11)

Em primeiro lugar, a atividade ambulante é vista como “cansativa” pelos vendedores, devido aos esforços físicos que a envolvem. Ostrower (2007), referindo-se aos camelôs do Rio de Janeiro, lança a hipótese de que o número inferior de mulheres na atividade, conforme discutido em tópico anterior, pode estar relacionado à essa necessidade de grande disposição física nas jornadas de trabalho. Já Raposo (2015), afirma que as táticas de trabalho ambulante encontradas entre os trabalhadores do Distrito Federal recorrem às noções de “coragem” e “garra”. Dessa forma, a ideia de um trabalho que exige muito esforço físico e gera desgaste é importante para compreender por que os ambulantes não querem que seus filhos sigam na mesma profissão.

Além disso, há o fator “humilhação”, que pode ser compreendido pelo baixo valor atribuído à atividade por aqueles que compram dentro dos ônibus, que muitas vezes tratam mal os vendedores ou fazem comentários que os incomodam. Olívia conta uma sobre uma dessas situações:

Olívia: [...] eu entrei no ônibus com a caixa de bala pesada e uma caixa de água e aí eu fiz comercial, a **mulher foi e abraçou a bolsa dela, fechou a bolsa e abraçou a bolsa**, aí na hora que eu fui oferecer ela, ela virou o rosto, fingiu que não tava ouvindo, aí o Gabriel entrou no ônibus aí eu falei com o Gabriel assim é “se fosse pra você roubar, cê iria entrar com caixa de bala e caixa de água pesada e ainda ia roubar os passageiros?” e ele falou “não, se tivesse que roubar eu ia entrar com revólver e roubar”, aí eu fui e bati no braço dela “tá vendo moça eu não entrei aqui pra roubar não, entrei pra trabalhar, cê não precisa ficar segurando sua bolsa abraçada com a bolsa com medo não, se eu quisesse te roubar eu tinha entrado aqui com um revólver e tinha levado sua bolsa, mas eu tô aqui pra trabalhar”. Aí já teve várias situações dos outros falar assim “**eu não trabalharia disso**” e eu também dar as respostas.

(Entrevista com Olívia, p.11-12)

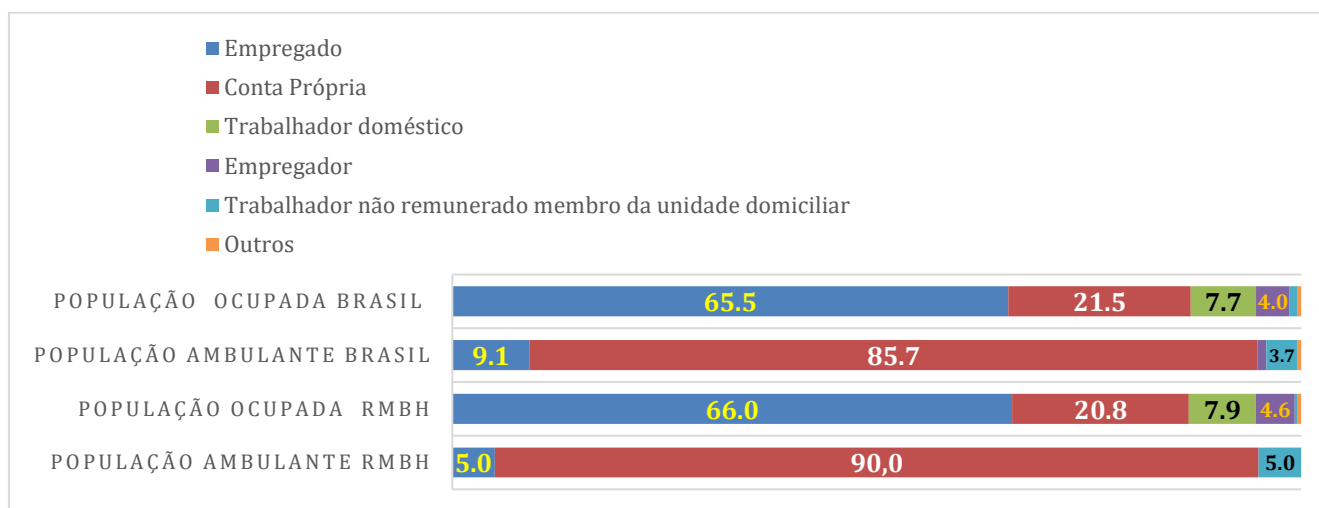
Em relação a isso, Ostrower (2007) também comenta que os vendedores “procuram enfatizar a coragem, determinação e luta do seu trabalho em oposição a [...]”

qualificações (que) estão associadas [...] a figuras que normalmente não possuem tanto prestígio social, como os pedintes, ladrões e malandros.” (p.76). Dessa forma, os vendedores não querem que seus filhos sigam exercendo uma atividade frequentemente associada com figuras de baixo status social. Por fim, outra característica da atividade ambulante citada como razão para a vontade de “procurar coisas melhores” para os filhos é a falta de estabilidade desse tipo de trabalho. Essa instabilidade pode estar associada ao caráter informal da atividade, que depende do esforço de cada dia, e onde não há garantias de uma renda fixa no final do mês. O seguinte tópico discutirá as implicações do trabalho majoritariamente “por conta própria” que esses sujeitos exercem.

2.2.6 Que posição os ambulantes ocupam em relação ao trabalho?

A posição na ocupação é uma variável da PNAD que busca medir a relação entre o trabalhador e o seu tipo de vínculo de trabalho. Na população brasileira ocupada em geral, prevalecem os empregados (65,5%), seguidos pelos trabalhadores por conta própria (21,5%), e trabalhadores domésticos (7,7%). O gráfico 06 mostra a distribuição da posição na ocupação para população ocupada total e de ambulantes, no Brasil e na RMBH:

Gráfico 06 - Distribuição de posição na ocupação para população total e ambulante, para o Brasil e RMBH



Fonte: PNAD, 2015. Gráfico de elaboração própria.

Já para a população ambulante, os dados mostram uma forte prevalência dos trabalhadores por conta própria, tanto no Brasil (85,7%), quanto na RMBH (90%), seguidos pelos empregados (9,1% da população ambulante do Brasil, e 5% da população ambulante da RMBH), e os trabalhadores não remunerados membros da unidade domiciliar (3,7% da população ambulante do Brasil, e 5% da população ambulante da RMBH). Por mais que as porcentagens pra esta última categoria não sejam tão altas, são bem maiores do que as

encontradas para a população ocupada em geral, e podem estar relacionadas com a inserção de trabalhadores das unidades familiares na atividade ambulante através dos vínculos, conforme discutido no tópico anterior.

A categoria “conta-própria” é muitas vezes associada à informalidade, principalmente no caso das atividades ambulantes (MELO e TELES, 2000; PAMPLONA, 2004). Jordão e Stampa (2015) e Ries e Stampa (2017) destacam alguns aspectos de precariedade e as dificuldades enfrentadas no dia a dia desses trabalhadores, muitas vezes também chamados de “autônomos”. Os trechos a seguir ilustram a falta de estabilidade financeira e de garantias envolvidas no trabalho dos ambulantes que atuam no BRT:

Bruna: Sim, de tá um horário mais fixo né? Mas e quando você fica **doente**, por exemplo? Aquela semana que eu encontrei cê falou assim “**semana passada eu fiquei doente e eu não vim pra cá**” e aí como que é essa questão assim pra você em termos de trabalho?

Olívia: Aí é **ruim**. Igual eu tive **dengue**

Bruna: Aham.

Olívia: Há alguns meses eu tive dengue eu fiquei 15 dias de cama, 15 dias literalmente de cama, aí foi ruim, aí foi onde que eu **me descontrolei toda**, agora que eu **tô tentando voltar ao normal**. Aí eu me descontrolei, eu **tive que pegar dinheiro emprestado, deixei boleto sem pagar...**

Bruna: Quem te ajudou nessa semana?

Olívia: **Minha mãe me ajudou muito**. Então assim eu me descontrolei totalmente. Ai tanto é que eu ainda **devo a minha mãe**, que teve um cartão que eu não tive dinheiro pra pagar, aí a **minha mãe pagou o cartão pra mim**, descontrolei bastante. (Entrevista com Olívia, p.6).

Bruna: entendi. mas e quando você fica **doente**?

Jorge: aí não, aí eu fico em casa mesmo

Bruna: e como cê faz **financeiramente**?

Jorge: não, que nem eu, sempre a gente **guarda um pouquinho** né?

Bruna: ah, cê consegue poupar?

Jorge: é, sempre **tem que ir guardando né, que nem o que eu vou ganhando aqui eu, eu guardo 30 reais por dia, que aí eu já tenho um dinheirinho pra passar o final de semana**.

Bruna: entendi. ai quando cê fica doente cê usa esse dinheiro? [é uai] e alguém ajuda na sua casa? sua esposa?

Jorge: é, **quando ela tá trabalhando ela ajuda**, mas do contrário é só eu mesmo. (Entrevista com Jorge, p.11)

Diante destes trechos, temos que uma das principais características do trabalho dos ambulantes no BRT está em seu ganho diretamente vinculado à quantidade de horas trabalhadas. Se um vendedor fica doente, ou qualquer tipo de imprevisto acontece em sua rotina que não o permite trabalhar, sua renda é imediatamente afetada. Para driblar essa instabilidade, principalmente financeira, os vendedores recorrem aos seus vínculos mais próximos, ou

também a um planejamento de reserva de dinheiro para emergências. Esse segundo caso se mostrou menos comum que o primeiro.

Dessa forma, os vínculos que esses sujeitos constroem no próprio cotidiano de trabalho também são importantes para sua continuidade na atividade ambulante, através do estabelecimento de redes de amizade dentro das pistas. O trecho do caderno de campo em que Amanda conta sobre sua experiência de mudar de local de trabalho para vender mais mostra a importância desses laços:

Estavam reclamando do aumento de preço e comparando por quanto já tinham achado. Falou também que “Às vezes quando tô precisando muito e aqui não tá vendendo nada **vou pra rua (outra pista)**”, “Mas no outro dia **fico com preguiça de ficar sozinha**”. Dessa forma, a o ritmo das vendas faz com que Amanda cogite ir pros ônibus da rua (convencionais), mas **as companhias que têm na pista do BRT a fazem voltar**. (Caderno de campo 15: acompanhamento de Amanda, p.2)

Dessa maneira, os vínculos são importantes para a conquista de espaços, para a decisão de onde vender, e para definir algumas opções de mobilidade desses sujeitos entre suas possíveis pistas de venda. Aqui, o conceito de *relacionalidade* de Porter (2018), que compreende a vida móvel a partir da influência das conexões dos sujeitos que se movimentam, pode ajudar a entender a importância dos vínculos nas decisões dos vendedores sobre onde trabalhar e para onde se mover.

Ademais das características mais enfatizadas nas narrativas sobre as “faltas” e “inseguranças” que esses sujeitos enfrentam ao praticar um trabalho por conta própria, e da importância dos vínculos para manutenção das atividades de venda diante desse contexto, é importante ressaltar que, no caso dos ambulantes que trabalham no BRT, muitas características positivas sobre o trabalho foram destacadas, conforme os trechos a seguir:

Bruna: Entendi. Então você acha que é **positivo** essa...se você tivesse uma proposta de **emprego formal** como que seria sua reação a isso? cê ia pensar? cê acha que não vale a pena? Que vale a pena?

Olívia: Ah, eu pensaria. Porque aqui eu tenho, **eu faço meu horário entendeu? se eu precisar levar minha mãe no médico eu posso faltar pra levar, se precisar resolver alguma coisa eu falto pra levar, e eu trabalhando de carteira assinada eu não posso, não tem essas vantagens**

Bruna: Sim

Olívia: Não posso...eu tenho que tá lá todo dia

(Entrevista com Olívia, p. 6)

Tanto Jorge quanto Francisco concordaram que **era ruim ser empregado de alguém**, que era “**muito ruim trabalhar pros outros**”. Falou que **as vendas “depende muito do dia”**, e que o dia anterior foi ruim porque vendeu só 60 reais o dia todo.

(Caderno de campo 11: acompanhamento de Jorge e Francisco, p.1)

Dessa forma, a flexibilidade do trabalho ambulante é um ponto importante a ser considerado na narrativa sobre o cotidiano de vendas desses sujeitos, juntamente com a ideia de “trabalhar para si mesmo”, e não para outras pessoas, que traz consigo uma percepção de *autonomia* que não pode ser encontrada em outras atividades formais. Portanto, as altas porcentagens de trabalhadores por conta própria na atividade ambulante, fornecidos pela PNAD para o Brasil e RMBH, realizam uma descrição quantitativa desse tipo de vínculo ocupacional, mas não conseguem dar conta de compreender os valores envolvidos nos discursos sobre autonomia e liberdade laborais que os vendedores trazem no contexto do BRT belorizontino.

Por fim, também em relação aos resultados da PNAD sobre posição ocupacional, observa-se que os trabalhadores domésticos são mais de 7,5% da população em geral. Contudo, quando selecionamos os indivíduos que tem a ocupação ambulante como secundária, em nível Brasil, 17,3% desses trabalhadores tem o trabalho doméstico como sua posição ocupacional principal. É importante ressaltar que a dinamicidade da atividade ambulante, que envolve ritmos diferenciados de venda de acordo com os períodos do ano, dos meses, e dos dias, faz com que muitas pessoas a adotem como atividade de complementação de renda. Além disso, essas flutuações também dificultam medir os rendimentos e carga horária de trabalho desses sujeitos, tema que será discutido no tópico a seguir.

2.2.7 Quanto ganham os ambulantes?

A comparação dos dados sobre rendimento do trabalho principal, a partir da PNAD 2015, entre a população ocupada total e a ambulante, mostra que há uma diferença de, aproximadamente, um salário mínimo entre esses grupos populacionais: os ambulantes ganham, em média, um salário mínimo a menos que a média da população ocupada como um todo. A tabela 05 mostra as médias gerais, médias em salários mínimos, e modas de rendimento para os grupos populacionais estudados:

Tabela 05 – Renda do trabalho principal para população total ocupada, e população ambulante, para os níveis Brasil e RMBH

RENDA	Média	Média em Salários Mínimos de 2015 (788 reais)	Moda
População Ocupada Brasil	1680,11	2,1	788
População Ambulante Brasil	980,69	1,2	1000
População Ocupada RMBH	2082,15	2,6	788

População Ambulante RMBH	1041,65	1,3	600 ²⁷
--------------------------	---------	-----	-------------------

Fonte: PNAD, 2015. Tabela de elaboração própria.

Os resultados da moda evidenciam que o salário mínimo de 2015 (788 reais) é o valor de rendimento do trabalho principal mais recorrente na população ocupada em geral, tanto no Brasil quanto na RMBH. Em relação aos ambulantes, observa-se um valor mais recorrente e maior na moda, de 1000 reais, em comparação com a população ocupada total para o nível Brasil. Esse valor, diferente do salário mínimo da época (2015), dada a variabilidade que os valores de renda podem assumir, pode refletir a maior informalidade da atividade, que possui valores de rendimento muito heterogêneos. Além disso, o valor de 1000 reais também pode indicar, por ser um número inteiro e de fácil resposta, um arredondamento de uma renda mensal muito variável. Já a moda do rendimento dos trabalhadores ambulantes na RMBH apresentou valor muito baixo, inferior ao salário mínimo da época, mas é importante salientar a amostra pequena para esse recorte, que pode gerar distorções. Além disso, os resultados evidenciaram mais de uma moda, e a destacada na Tabela 04 foi o menor valor encontrado (critério de decisão sugerido pelo programa de análise estatística SPSS).

No caso dos vendedores ambulante do BRT em Belo Horizonte e Região Metropolitana, observou-se que os rendimentos alcançados através da atividade eram muitas vezes mais satisfatórios dos que os encontrados no mercado de trabalho de formal. Alguns trechos dos relatórios e entrevistas mostram essas situações:

Antes disso, trabalhou de armador na construção civil, mas com o processo de queda do setor de construção civil acabou perdendo o emprego e começou a vender bala. Falou que **o emprego anterior era bom por ter mais segurança, mas que nos ônibus ganha mais dinheiro**

(Caderno de campo 11: acompanhamento de Jorge e Francisco, p.1)

Bruna: e como cê decide que cê tem que parar de trabalhar e ir pra casa?

Jorge: é que nem eu te falei quando **eu faço minha diária que aproximou de 70, 80 reais, 100**, eu [incompreensível] aí vou embora

Bruna: sem a mercadoria né?

Jorge: é uai

Bruna: quanto de mercadoria cê tem que fazer antes de começar a ganhar dinheiro?

Jorge: ó, eu costumo jogar, que nem se for só pra forrar a caixa eu gasto uns 60 reais né, só pra você repor a mercadoria

Bruna: é então seria tipo uns 140 [é, nessa faixa], 200 por dia

Jorge: é pra você montar uma caixa.

(Entrevista com Jorge, p. 14)

²⁷ Existem múltiplas modas e o menor valor é mostrado.

Em algum momento ele falou que estava procurando um emprego formal, que tinha até feito uma entrevista na coca cola, mas pagavam mil duzentos e poucos reais, e ali ele fazia quinhentos reais por semana, então pensando só no dinheiro não compensava.

(Entrevista com Lucas, p.2)

Além disso, medir a renda dos ambulantes não foi tarefa fácil, pois os ganhos são muito variáveis de acordo com as circunstâncias experimentadas por eles. Em geral, encontrou-se uma renda aproximada que variava entre 1000 e 2500 reais mensais, o que no ano de 2019 implica entre 1 e 2,5 salários mínimos. Os dados para o Rio de Janeiro fornecidos por Santos Junior et al. (2019) mostram que 56,1% do total de vendedores entrevistados na região central da cidade recebia entre 200 e 500 reais por semana em 2018, o que significa uma renda mensal entre 800 e 2000 reais, equivalente a 0,8 e 2 salários mínimos, respectivamente. Aqui, podemos observar um primeiro ponto importante a ser considerado no estudo sobre o rendimento dos sujeitos ambulantes: as suas referências de ganhos estão mais associadas aos rendimentos semanais do que aos mensais, pois os últimos são mais característicos de indivíduos que experimentam uma renda mais fixa.

Ademais, seus ganhos sofrem grande variabilidade de acordo com os contextos experimentados, como por exemplo: a entrada de novos produtos na venda, que geram um “boom” nos rendimentos, ou uma queda no caso do produto não obter sucesso; os períodos iniciais e finais do mês, onde as vendas são maiores nos períodos iniciais do mês, quando as pessoas recebem seus salários; e o aumento da concorrência nas pistas, que ocorre em períodos de crise econômica, quando surgem o que os vendedores denominam de “aventureiros”, pessoas que vem tentar ganhar dinheiro nas pistas, mas que não conseguem se manter na atividade por muito tempo. Além disso, é importante considerar as dificuldades em delimitar os ganhos, de forma mais específica, já que o dinheiro que circula diariamente na mão dos vendedores é utilizado tanto para repor as mercadorias quanto para o uso pessoal, no que seria o lucro propriamente dito da atividade.

Por fim, há duas considerações fundamentais que devem ser feitas para a compreensão sobre o rendimento dos ambulantes: primeiro, que sua renda é uma variável de difícil mensuração, pois há muitas instâncias nos ganhos obtidos, que estão sujeitos a uma série de fatores de influência; e, em segundo lugar, que no caso dos ambulantes que trabalham no BRT na RMBH, os ganhos que conseguem por meio da atividade de venda dentro dos ônibus são muitas vezes superiores aos que conseguiriam, dada a sua escolaridade, no mercado de trabalho formal.

Bayat (2000), ao estudar como os setores populares urbanos respondem à marginalização e à exclusão no sul global, afirma que a “Habitação em favelas, (o) trabalho

informal e (a) venda de rua não são mais as características dos pobres tradicionais, mas se espalharam também entre jovens educados com status, aspirações e habilidades sociais mais elevadas”. Dessa forma, a partir do trabalho de campo junto aos ambulantes do BRT, observou-se a presença de vendedores com alta escolaridade e com altas rendas, além de extremamente habilidosos em relação às tendências de mercado, planejamento de vendas, discursos em público, e relações interpessoais. E, por mais que não sejam todos que se encaixem nesta descrição, a existência desses indivíduos é importante para evidenciar que o discurso sobre a pobreza como único fator explicativo para a atividade laboral ambulante é extremamente insuficiente, e precisa ser melhor investigado. O seguinte tópico propõe uma reflexão sobre a quantidade de tempo que os ambulantes dedicam ao seu trabalho.

2.2.8 Quanto trabalham os ambulantes?

Assim como as variáveis discutidas anteriormente, a mensuração quantitativa do tempo dedicado ao trabalho ambulante também enfrenta desafios. A partir da PNAD de 2015, buscou-se refletir sobre o tempo de trabalho a partir da variável de “Número de horas habitualmente trabalhadas por semana no trabalho principal da semana de referência”, a fim de comparar as médias de horas semanais trabalhadas pela população ocupada em geral com a da população ambulante. Os resultados podem ser observados na tabela 06, onde visualiza-se que, no ano de 2015, a população ocupada em geral trabalhava em média 38.09 horas por semana, enquanto a população ambulante trabalhava uma média de 34.46 horas semanais, ambos para o nível Brasil. Já no contexto da RMBH, a média de horas trabalhadas da população em geral é de 38.9 horas por semana, enquanto os ambulantes trabalham, em média, 34.13 horas.

Tabela 06 – Número de horas habitualmente trabalhadas por semana no trabalho principal da semana de referência, para população total ocupada e população ambulante, para os níveis Brasil e RMBH

HORAS TRABALHADAS (Por semana)	Média	Moda
População Ocupada Brasil	38.09	40
População Ambulante Brasil	34.46	40
População Ocupada RMBH	38.9	40
População Ambulante RMBH	34.13	40

Fonte: PNAD, 2015. Tabela de elaboração própria.

A diminuição de aproximadamente 4 horas semanais de trabalho, em média, da população total para a população ambulante pode ter relação com as características da atividade de venda móvel que, assim como no caso da mensuração da renda discutida no tópico anterior, sofre diversas influências dos fluxos cotidianos. Um exemplo disso é o ritmo maior das vendas, em geral, nas primeiras semanas do mês, em comparação com as últimas, aspecto que foi observado com frequência nos comentários e reclamações dos vendedores do BRT. Outro ponto importante é a flexibilidade de horários, que permite alterações nas rotinas de trabalho para realização de outros afazeres, em gerais domésticos, como levar os filhos ao hospital ou sair para pagar uma conta. Essa flexibilidade de horários pode afetar o número total de horas trabalhadas em uma semana.

Além disso, os vendedores que trabalham no BRT muitas vezes não contabilizam como horas de trabalho o tempo que utilizam para ir comprar mercadorias, ou para organizar as mercadorias e o dinheiro em suas casas. Alguns trechos do caderno de campo das entrevistas ilustram as especificidades das dinâmicas de horário de trabalho desses sujeitos:

Ao chegar na loja Olívia cumprimentou a moça que estava na frente da loja arrumando as mercadorias, parece que ela tinha entrado de licença ou algo do tipo. Saímos da loja mais ou menos em **20 minutos**, quando encontramos **Antônio que reclamou da demora de Olívia nas compras**. (Caderno de campo 8: acompanhamento de Olívia e Antônio, p. 4)

Luiz comentou que [...] ele tem visão de futuro e que daqui a uns dois ou três anos quer estar com uma loja de eletrônicos, e “vir só bicar de vez em quando na pista”. Falou que tem muitos **vendedores na estação Silvano Brandão que vem no começo do mês e depois somem**. (Caderno de campo 16: acompanhamento de Luiz, p.1)

Bruna: cê poupa dinheiro, por exemplo?

João: não tem como. quem trabalha a dia não tem como fazer isso [uhum]. cê consegue **as vezes tem uma conta ali pro dia 10, cê começa a guardar antes**, mas cê não tem aquela...

Bruna: se for uma conta alta né também?

João: é, se for uma conta alta cê começa a junta o dinheiro antes, é normalmente cê tem uma conta amanhã de luz de 100 reais, cê fez 100 reais cê vai lá e paga ela, se não **cê trabalha hoje e amanhã e paga ela** [entendi] entendeu? não tem quem trabalhar na rua dificilmente cê vai, eu vou colocar assim de 100 pessoas que trabalham na rua que eu conheço, cê vai achar 1, 2, que conseguem fazer isso, ter aquela coisa de guardar o dinheiro mesmo [uhum] né? (Entrevista com João, p.16-17)

Além disso, outro ponto importante é a necessidade do dinheiro para alguma finalidade específica, que muitas vezes influencia na decisão de quais dias e horários trabalhar. Além de João, citado no trecho acima, outros vendedores relataram que estar devendo alguém, estar com

contas atrasadas, ou precisar comprar algo caro, pode influenciar na quantidade de tempo que passam trabalhando.

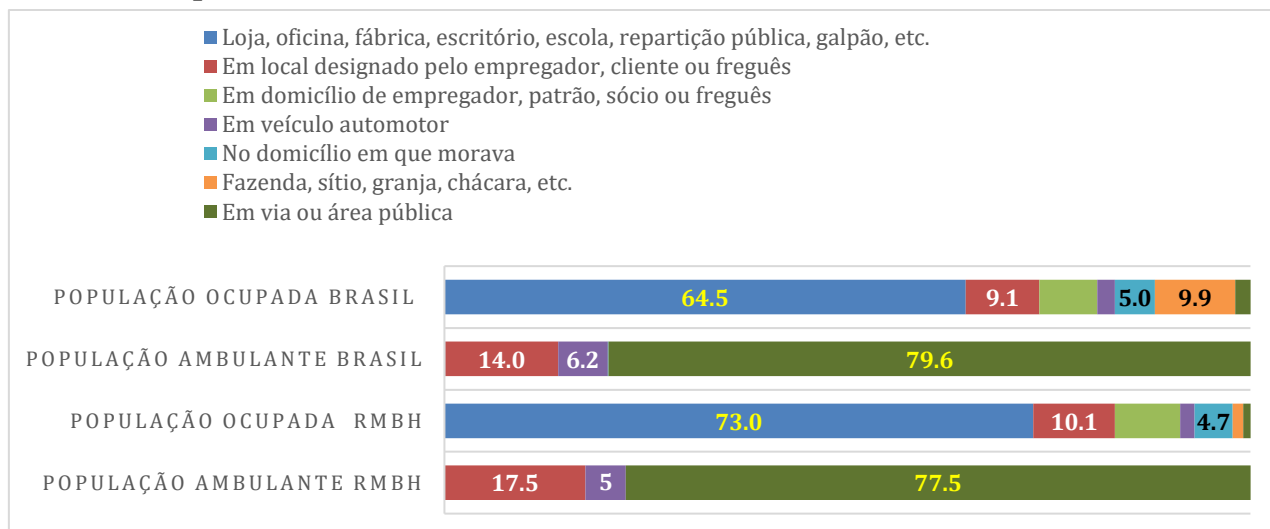
Dessa forma, a medida de horas trabalhadas por semana, em termos médios no formato oferecido pela PNAD, não dá conta de compreender as complexidades das dinâmicas de trabalho desses indivíduos. Essas dinâmicas envolvem outras atividades para além da venda em si, como a pesquisa por novos produtos, pesquisas de preço, além da compra e organização das mercadorias para a venda. Ademais, o caráter de “ganho por dia de trabalho” também influencia nas decisões dos vendedores de quanto tempo trabalhar naquele dia, de acordo com suas necessidades. Todas essas considerações sobre as dinâmicas de trabalho dos vendedores no BRT tornam mais complexas as tentativas de medir a quantidade de horas trabalhadas por esses sujeitos, e colocam no centro do debate até que ponto as médias estatísticas de horas semanais trabalhadas conseguem mensurar efetivamente o quanto trabalham os ambulantes.

2.2.9 Onde trabalham os ambulantes?

A investigação sobre onde trabalham os ambulantes partiu da análise das distribuições populacionais para variável “Tipo de estabelecimento onde era exercido o trabalho principal da semana de referência”, da PNAD 2015. Os resultados encontrados mostraram a predominância do trabalho em “lojas, oficinas, fábricas, escritórios, escola, repartição pública, galpão, etc.” para a população total, representando 64,5% das respostas para o Brasil, e 73% para RMBH.

Já para a população ambulante os resultados foram diferentes, com a predominância do local de trabalho nas “vias ou áreas públicas”, tanto em nível nacional (79,6%), como na Região Metropolitana de Belo Horizonte (77,5%). Esses resultados confirmam a ideia já consolidada da presença visível desses trabalhadores nas ruas e demais espaços públicos das cidades. Essa presença traz consigo uma série de consequências que podem estar relacionadas à alta mobilidade desses sujeitos, bem como a forte tentativa de controle sobre suas atividades na rua, principalmente naquelas de maior movimento e intenso trânsito de pedestres. O gráfico 07 a seguir mostra as distribuições de locais de trabalho para a população total ocupada e população ambulante, no Brasil e RMBH.

Gráfico 07 - Distribuição do tipo de estabelecimento em que trabalha para população total e ambulante, para o Brasil e RMBH



Fonte: PNAD, 2015. Gráfico de elaboração própria.

A forte presença dos ambulantes nos espaços públicos das cidades é um assunto recorrente na literatura que se dedica a estudar esses vendedores, e muitos autores buscam discutir o conflito entre o direito ao trabalho dos ambulantes (UNESCO, 1998), e o direito à livre circulação dos outros cidadãos nos espaços públicos nas cidades (DONOVAN, 2008; HUNT, 2009; ROCHA; SÁNCHEZ; GARCIA, 2009; CARRIERI et al., 2009, 2010; ALFONSO, 2010; JAYME e DE ALMEIDA NEVES, 2011). Os debates se dividem em dois pontos de vistas divergentes: um deles, mais próximo de uma posição estatal, argumenta que as externalidades negativas geradas pela ocupação realizada pelos vendedores ambulantes nos espaços públicos afetam a urbanidade e o direito de circulação dos outros cidadãos (ROCHA; SÁNCHEZ; GARCIA, 2009; ALFONSO, 2010); e o outro, defende o direito que esses indivíduos têm, também como cidadãos, de trabalhar nos espaços públicos, encarando a retirada deles das vias públicas como um projeto de poder do Estado, que busca perpetuar as desigualdades sociais (HUNT, 2009).

No caso da cidade de Belo Horizonte, Jayme e De Almeida Neves (2011) analisam o processo de realocação de vendedores ambulantes para os shoppings populares, que ocorreu a partir do ano de 2003. Essa retirada foi fruto da implantação do Código de Posturas na capital mineira, que buscou organizar os espaços da região central de Belo Horizonte (CARRIERI; DE ALBUQUERQUE, 2010). Esse processo gerou inúmeros conflitos, principalmente relacionados ao preço dos aluguéis, à baixa circulação de pessoas, e à construção dessas estruturas comerciais em zonas consideradas pelos autores como historicamente degradadas, por serem frequentadas por pessoas em situação de rua, usuários de drogas, e prostitutas (JAYME e DE ALMEIDA NEVES, 2011).

A literatura sobre o contexto belorizontino também aponta que esse processo de retirada dos ambulantes da rua, que pertenceu a uma política mais abrangente de revitalização urbana, gerou segregação social da população de baixa renda, desarticulação do trabalho dos “camelôs”, e mudanças em termos de identidade do trabalho, que foram resultado de uma progressiva inserção desses indivíduos no interior da propriedade privada e na lógica de competição do mercado (CARRIERI et al., 2009, 2010; JAYME e DE ALMEIDA NEVES, 2011). Dessa forma, no contexto da cidade de Belo Horizonte, os conflitos entre os vendedores que atuam nos espaços públicos, principalmente nas regiões centrais, e as autoridades locais, é presente, e implica em uma série de atitudes governamentais com fins regulatórios.

No caso dos vendedores que atuam no BRT, os relatos de fiscalização e apreensão de mercadorias foram mais recorrentes na estação Pampulha, a única construída especificamente para a implantação do BRT na cidade (as outras estações já existiam, com a circulação de ônibus convencional e/ou metrô), e nas regiões mais próximas do centro. O trecho abaixo relata um dos casos encontrados em campo:

No início da conversa ele deu a entender que ficava fixo só naquele lugar (Estação Pampulha), mas depois da minha insistência, afirmou que ficava naquele lugar só **até as 17h da tarde, quando tinha fiscal, porque de lá conseguia ver o reflexo do andar de cima pelo vidro e podia ver os fiscais vindo**. Quando dava 17h, quando trocava o turno para **outros fiscais que não apreendiam as mercadorias**, apenas pediam para ele se retirar. Falei que estava abismada com essa perseguição, que achei que isso não acontecia porque eu não via, e **ele disse que acontece muito, todos os dias, e tem que estar o tempo todo em alerta**. Ficava olhando toda hora para as escadas rolantes. Eu comecei a ficar apreensiva também. Brinquei que se os fiscais viessem ele não precisava nem me avisar, podia ir embora. Ele riu e falou que com certeza eu não ia nem ver ele ir embora, de tão rápido que ele é, falou que entrava no 51 ou no 52, **escondia as mercadorias e pronto**. Em um momento passou o carro da guarda municipal e eu fiquei apreensiva, perguntei se com eles não tinha problema, ele falou que era só **disfarçar a mercadoria que tudo bem, escondeu os cigarros atrás da bolsa que carregava na frente da barriga**, eu nem tinha percebido que ele estava disfarçando a mercadoria até esse momento.

(Caderno de campo 1: acompanhamento de Lucas, p.2)

O relato acima mostra que o controle das vendas ambulantes através da fiscalização influencia a tomada de decisão dos vendedores sobre onde vender e quando se movimentar. Hunt (2009), a partir do ponto de vista da ciência política, realiza uma crítica que vai direto ao ponto da prevalência da visão estatal no entendimento sobre os vendedores ambulantes, e afirma, a partir de sua pesquisa sobre os ambulantes na Colômbia, que:

[...] duas tecnologias de governança são centrais para o domínio contemporâneo na Colômbia: fragmentação do Estado e educação cidadã. Essas tecnologias são exemplificadas pela recuperação do espaço público dos vendedores ambulantes, a fim de preservá-lo como um local privilegiado para a cidadania. [...] Defendo que a recuperação do espaço público e a realocação de vendedores ambulantes é uma tecnologia espacial de governança que codifica as desigualdades estruturais como uma questão de cultura, enquanto produz novas formas de segregação nas quais

cidadãos e vendedores ambulantes têm lugares e direitos diferenciados de mobilidade.²⁸ (HUNT, 2009, p. 331).

Dessa forma, o autor compreende que a constante vigilância exercida sobre o trabalho dos ambulantes pressupõe direitos diferenciados de acesso à mobilidade. Uma dessas formas de controle e de sua justificação é a narrativa de recuperação dos espaços públicos das “mãos” dos vendedores ambulantes, através de um discurso que enfatiza sua ameaça à cidadania e sua participação em uma “cultura da informalidade”. A partir desse contexto, a regulamentação do espaço público pelo governo colombiano o transformou em local privilegiado para participação de um cidadão específico, além de implementar uma tentativa de ensinar aos vendedores como superar sua “cultura da informalidade”, através de processos democráticos fortemente determinados pelo estado, caracterizando o que o autor chama de *pedagogização da cidadania* (HUNT, 2009, p. 347-348).

Em seus três meses de pesquisa de campo em Bogotá, no ano de 2005, Hunt (2009) realizou observação participante em reuniões públicas, marchas, deslocamentos e mercados, além de entrevistas com funcionários públicos, planejadores urbanos e centenas de vendedores ambulantes. Suas conclusões apontam que o Estado colombiano buscou produzir “espaços governáveis” através de tecnologias espaciais aplicadas ao caso dos vendedores ambulantes, e que esses sujeitos não escolhiam vender nas ruas para evitar os pagamentos de impostos, e, ao contrário dessa visão negativa, apresentavam boa ética nas relações de trabalho, empreendedorismo inovador, e jornadas de trabalho longas e exaustivas (HUNT, 2009, p. 337).

A visão do autor sobre os mecanismos de controle da venda ambulante operarem como uma forma de tornar os espaços das cidades mais “governáveis” pode ser refletido no próprio tratamento dos dados sobre o local de trabalho desses vendedores. Ao agrupá-los enquanto uma população com mais de 70% dos seus indivíduos exercendo seus trabalhos nas ruas e demais espaços públicos, torna-se possível gerir esses indivíduos no âmbito governamental (FOUCAULT, 2008), e tratar daquilo que as autoridades gestoras consideram como impactos negativos da ambulância nos espaços das cidades. Além disso, a própria ideia de que existe um interesse geral da população de livre circulação, que é fruto de um desejo coletivo, é o que caracteriza o problema político moderno para Foucault (2008).

No caso da presente investigação, que buscou compreender as dinâmicas de trabalho dos vendedores ambulantes no contexto específico do BRT belorizontino, os mecanismos de controle governamental não foram o foco de análise, mas apareceram nas narrativas e comentários dos sujeitos em seus cotidianos de trabalho. A principal força de controle

²⁸ Tradução e grifo meus.

encontrada sobre o trabalho dos ambulantes no BRT foi também uma das principais diferenças identificadas entre as pistas do BRT municipal e metropolitano: a relação entre as regulações normativas da venda dentro do sistema e as regulações da prática, que são negociadas no cotidiano de trabalho dentro dos ônibus e estações do BRT.

No BRT municipal, a Portaria nº141 de 2015, atualizada pela Portaria nº 007 de 2017, regulamenta as atividades comerciais nas estações do BRT. Através dela, são formalizados aluguéis por metro quadrado de locais previamente selecionados e divulgados pela prefeitura, que permite a instalação de lanchonetes fixas e máquinas dispensadoras de alimentos. Essas últimas são máquinas automáticas que armazenam alimentos e não necessitam de funcionários, pois a compra se dá mediante a inserção de notas, moedas, ou cartões, para que as máquinas liberem os alimentos. Dessa forma, o comércio móvel dentro dos ônibus não encontra espaço para a formalização legal na forma proposta pelo município.

Contudo, nas negociações cotidianas dentro do sistema, o comércio ambulante é permitido dentro dos ônibus, mas não dentro das estações. Os seguranças particulares, exclusivos do sistema BRT municipal, são instruídos a vigiar as vendas realizadas dentro das estações e impedi-las, mas não devem agir sobre as vendas realizadas dentro dos ônibus. Os próprios vendedores fornecem uma hipótese para essa regulação prática: a restrição visa manter a clientela para as máquinas dispensadoras e lanchonetes fixas, que pagam para utilizar esses espaços.

Bhowmik (2003), ao estudar a política nacional para os vendedores ambulantes na Índia, salienta que “Em muitos casos as autoridades delimitam deliberadamente as zonas de atividade ambulante com menor probabilidade de ter consumidores” (p.1544), e que essa delimitação dos espaços de venda deve ser realizada “por um processo participativo” (Ibid.), ou seja, que leve em consideração os desejos e opiniões desses trabalhadores, para evitar esse tipo de prejuízo. No caso dos vendedores ambulantes do BRT, ainda há uma clientela que pode ser explorada dentro dos ônibus, mas as políticas regulatórias normativas os mantêm de fora de qualquer possibilidade de formalização legal. Bromley (2000), ao estudar as políticas relacionadas aos ambulantes em todo o mundo, acrescenta ao debate que:

O resultado geral da mistura complexa de perseguição, tolerância, regulamentação e promoção geralmente é “contenção”. Os vendedores de rua são mantidos fora das áreas de elite e privadas, e seus números são limitados nas “zonas de conflito” de congestionamento máximo. Algumas atividades ilegais de venda são perseguidas em toda a cidade, enquanto o suporte é dado aos tipos de vendedores selecionados e locais considerados especialmente desejáveis. (BROMLEY, 2000, p.23)

Dessa forma, as negociações em relação ao espaço ocupado pelos ambulantes estão presentes em vários lugares do mundo, seja de forma prática ou mais normativa, evidenciando

uma postura de forte controle sobre a atividade e que apresenta uma série de particularidades que dependem dos arranjos locais.

Ademais, em contraposição ao cenário traçado para as regulações do BRT municipal, o BRT metropolitano não apresenta qualquer tipo de regulamentação normativa, e as negociações cotidianas que os vendedores realizam estão relacionadas a alguns poucos motoristas que não gostam de sua presença, e pulam as estações que estão só com o vendedor aguardando o ônibus. Nesse BRT, que atende boa parte da região metropolitana, também não há qualquer tipo de segurança particular, o que gera grandes diferenças entre as experiências de controle experimentadas pelos ambulantes que trabalham nesse contexto em relação ao BRT municipal.

Por fim, outras duas reflexões podem ser feitas sobre os dados de local de trabalho dos ambulantes obtidos através da análise da PNAD. Primeiro, o aumento da categoria “em local designado por empregador, cliente ou freguês” da população ocupada em geral para população ambulante, passando de 9,1% para 14% em nível Brasil, e de 10,1% para 17,5% na RMBH. Esse aumento pode estar relacionado com a ideia de que os vendedores ambulantes vão aonde estão seus clientes, os “fregueses”. Assim, a descrição da categoria abre interpretação para um local de trabalho mais “móvel”, conforme experimentam os ambulantes em geral.

Em segundo lugar, observa-se também o aumento do local de trabalho em veículo automotor, quando se compara a população ocupada em geral com a ambulante, que vai de 2,2% para 6,2% no Brasil, e de 1,8% para 5% na RMBH (em roxo no Gráfico 07). Esse aumento também pode indicar que os vendedores, mais do que a população de forma geral, costumam trabalhar mais em veículos e, conseqüentemente, em uma rotina de trabalho mais móvel. Além disso, é nesse grupo em particular de vendedores que se encaixam aqueles que trabalham no sistema de transporte BRT.

Portanto, a investigação sobre onde trabalham os ambulantes partiu da distribuição dos locais de trabalho a nível populacional, através dos dados fornecidos pela PNAD 2015, para reflexões mais específicas sobre os significados das porcentagens encontradas, buscando explorar a complexidade das relações desses indivíduos com seus locais de trabalho. O debate sobre a ocupação dos espaços públicos por esses trabalhadores, que exercem sua atividade em movimento, é importante para compreender seu papel na própria construção desses espaços, bem como para refletir sobre a importância da abordagem populacional para a gestão das cidades.

2.4 CONSIDERAÇÕES FINAIS: É POSSÍVEL CONSTRUIR UM PERFIL DOS AMBULANTES?

Esse capítulo teve como objetivo discutir quem são os ambulantes a partir de algumas de suas características sociodemográficas. Para isso, utilizou-se como fonte os dados secundários da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) do IBGE, referente ao ano de 2015, bem como os dados de trabalho de campo com os vendedores ambulantes do BRT MOVE de Belo Horizonte e Região Metropolitana. Dessa forma, a reflexão sobre os dados estatísticos encontrados foi feita à luz da pesquisa de campo realizada com os vendedores ambulantes entre julho e novembro de 2019. Esse movimento reflexivo só foi possível através do uso de múltiplas técnicas investigativas: análise de dados secundários, observação participante e entrevistas. Essa triangulação permitiu explorar com maior complexidade os temas relacionados as variáveis que são utilizadas pela literatura para definir esses sujeitos.

Um primeiro ponto importante se refere ao perfil encontrado para os vendedores ambulantes do Brasil e da RMBH: mais masculino do que feminino; de adultos de meia idade; majoritariamente pardos e pretos; chefes de família; trabalhadores por conta própria; com renda de pouco mais que um salário mínimo por mês; e que trabalham, em sua grande maioria, nas vias e espaços públicos. Esse perfil não diverge muito do encontrado na literatura sobre o tema, que investiga as características dessa população a partir de uma série de variáveis, que podem variar de acordo com os contextos estudados e das relações que esses indivíduos constroem. Entretanto, mais importante do que classificar os indivíduos de acordo com categorias de descrição populacional, é compreender a importância de seus vínculos com os outros vendedores, clientes, objetos e ideias (CRESSWEL, 2011; LATOUR, 2015) em suas dinâmicas de trabalho cotidianas. Aspecto que pode ser evidenciado de forma significativa a partir da vivência conjunta com esses trabalhadores em suas rotinas de venda no BRT.

Além disso, os vínculos também são importantes para compreender as mobilidades dos ambulantes, que se relacionam com as redes que constroem em suas vivências cotidianas com outros trabalhadores, clientes, e funcionários do sistema BRT. Aqui, o conceito de relacionalidade de Porter et al. (2018) nos ajudar a compreender como as conexões são essenciais para entender onde esses indivíduos escolhem trabalhar, e como tomam suas decisões em relação a mobilidade. Por fim, o tratamento desses sujeitos somente a partir de dados secundários obtidos através de uma grande pesquisa nacional não se mostraram suficientes para explicar a complexidade sobre quem são os ambulantes. O agrupamento de suas características na forma de dados estatísticos pode ser compreendido como um objeto técnico e político de

gestão governamental, a partir da noção de Foucault (2008) da população como mecanismo mediador de relações indiretas entre o Estado e os indivíduos, que ocorre por meio de variáveis.

Entretanto, um olhar mais atento para as variáveis de perfil populacional foi ponto de partida frutífero para muitas reflexões sobre quem são esses sujeitos ambulantes. À luz do trabalho de campo, essas variáveis permitiram enxergar algumas vivências junto aos ambulantes do BRT de forma mais profunda, e trazer para o debate aspectos que seriam facilmente deixados de lado em uma análise sem o panorama dos dados secundários. Sendo assim, o que em um primeiro momento podia parecer uma análise superficial de dados generalizados para uma população “homogeneizada”, se transformou em potencial investigativo ao vincular o extra local ao local, por meio de um intenso diálogo entre os resultados das diferentes técnicas de pesquisa, conforme nos sugere o método do estudo de caso estendido (BURAWOY, 1998). Portanto, o panorama investigativo estabelecido no presente capítulo, por meio de um diálogo reflexivo sobre quem são os ambulantes, serviu como base e impulsionou os debates dos próximos capítulos, que adentram com mais afinco nas dinâmicas locais.

3 CAPÍTULO - MOBILIDADES LATERAIS E MOTILIDADE: CAMINHOS PARA A COMPREENSÃO DA ATIVIDADE AMBULANTE NO SISTEMA DE TRANSPORTE BRT MOVE

O presente capítulo tem o objetivo de discutir como se articulam as práticas dos vendedores ambulantes do BRT MOVE com as suas histórias de vida, passando pela compreensão de suas narrativas sobre seus trabalhos e sua inserção na atividade ambulante. Essas narrativas permitem responder algumas perguntas importantes sobre esses sujeitos: Quando começaram a trabalhar? Como aprenderam a realizar suas atividades? As redes que tinham foram importantes? Como significam suas narrativas sobre seus trabalhos? E as narrativas sobre a entrada e a permanência na atividade ambulante, como são apresentadas?

As narrativas dos vendedores ambulantes do BRT mostram um intenso vínculo com a cidade de Belo Horizonte, e contam sobre o início da vida laboral ainda na infância e na adolescência, a partir de um acionamento de suas redes próximas para indicação do primeiro emprego. Ademais, a entrada na atividade ambulante também envolve a presença de uma relação próxima que exerce a mesma atividade. Nesse caso, a existência de uma pessoa que possa pessoalmente inserir esse sujeito nas dinâmicas da *pista* é mais importante do que as informações que podem circular sobre as oportunidades de trabalho, como ocorre no caso de outros tipos de ocupação.

Outro ponto importante de reflexão é a permanência desses indivíduos nos circuitos de venda, que depende de seus aprendizados cotidianos sobre a circulação dos passageiros e dos outros vendedores, além do conhecimento sobre as regras de acesso e movimento dentro dos próprios sistemas de transporte. Esses aprendizados serão discutidos a partir do conceito de *motilidade* de Kaufmann et al. (2004), que aborda as dimensões de acesso, capacidades individuais e apropriação.

Além disso, as narrativas mostraram também as *mobilidades laterais* em suas histórias de trabalho, no sentido de que seus caminhos laborais perpassam formalidades, informalidades e ilegalidades, além de apresentarem uma gama de ocupações e funções bastante heterogêneas desempenhadas durante a vida. Entretanto, mais do que a constatação de uma grande mobilidade entre os tipos de atividade desempenhadas por esses trabalhadores, é importante compreender os significados atribuídos para essas atividades: em geral, o trabalho formal é relacionado com uma maior segurança em termos de estabilidade financeira, aposentadoria, e direitos; ao mesmo tempo em que o olhar para a atividade ambulante, que é informal no contexto analisado, traz outras características positivas, como: flexibilidade, ‘não ter um padrão’, poder escolher sua rotina, decidir seus locais de trabalho, e gerenciar os esforços de

trabalho e ganhos financeiros de acordo com as necessidades cotidianas. Nesse contexto, abordando os aspectos negativos, o trabalho formal é visto muitas vezes como aquele que não se realiza para si mesmo, com baixos salários, e associado a memórias de conflitos com os chefes/mentores ou com os colegas de trabalho.

Esse tipo de resultado é fruto da investigação através do método qualitativo de pesquisa, que buscou, através das técnicas de observação participante e entrevistas semiestruturadas, compreender como os ambulantes vivenciam seus cotidianos e como narram suas próprias histórias e entendem suas dinâmicas de trabalho. Magnani (2002), ao refletir sobre os estudos que tratam das dinâmicas urbanas, ressalta a predominância da chave de leitura da política, através do olhar dos planejadores urbanos, que tem o poder decisório sobre como devem ou não operar o funcionamento das cidades. Diante disso, o autor propõe um olhar mais “de perto e de dentro”, através de uma contribuição da antropologia para o melhor entendimento das questões urbanas contemporâneas. Esse olhar foca nas práticas que não são visíveis para os olhares de fora, em termos de planejamento, através da incorporação de outros atores, antes invisibilizados, e de suas práticas, que podem contribuir com outros pontos de vista para o entendimento das dinâmicas da cidade (Ibid.).

Diante disso, esse capítulo almeja dar continuidade aos capítulos anteriores, que passaram de uma discussão a partir da literatura sobre os conceitos de mobilidade, informalidade, e comércio ambulante, para atravessar a análise dos dados secundários da PNAD, sob o pano de fundo das reflexões advindas do trabalho de campo, com o objetivo de discutir sobre quem são os ambulantes. Chega-se, enfim, nesses capítulos finais, que trazem para o centro do debate as perspectivas dos próprios ambulantes sobre suas vidas, desde suas rotinas até as narrativas que resgatam memórias de caminhos laborais, início do trabalho ambulante, e projeções e desejos sobre o futuro. Esse movimento só é possível através da observação participante, que envolveu a convivência com os vendedores em suas rotinas de trabalho por quatro meses, bem como das entrevistas em profundidade, que permitiram o compartilhamento das narrativas das histórias de vida desses mesmos sujeitos.

Ambas ocorreram de forma integrada e interdependente, e, assim, sem a convivência na observação participante as entrevistas não seriam possíveis, e sem o objetivo das entrevistas a observação teria tido outro sentido. Essa oportunidade, concretizada através da abertura dos sujeitos ambulantes do BRT para uma pesquisadora de fora, que se mostraram dispostos a não só contribuir, mas construir a pesquisa a partir das vivências compartilhadas, não exigiu menos do que uma escuta ativa e metódica desses mesmos indivíduos, com o objetivo de minimizar as diferenças que a própria relação entre pesquisadora e pesquisados pressupõe (Bourdieu, 2003).

Sendo assim, o presente capítulo divide-se em: uma primeira seção que revisa a literatura antropológica sobre os ambulantes, que é a abordagem que aproxima melhor o tema do comércio em movimento dos sistemas de transporte; uma segunda seção que discute os caminhos da pesquisa, descrevendo a metodologia utilizada para a investigação; uma terceira seção que discute sobre as análises das narrativas dos sujeitos ambulantes; e, por fim, uma seção de considerações gerais sobre o que foi discutido no capítulo.

3.1 – DE PERTO E DE DENTRO: OLHARES ANTROPOLÓGICOS SOBRE OS SUJEITOS AMBULANTES

A literatura antropológica que trata dos vendedores ambulantes aborda com mais proximidade os temas relacionados à presença desses indivíduos nos sistemas de transporte público coletivo, e utiliza o método etnográfico para compreender suas práticas, discursos, estratégias, redes de relações, formas de organização, trajetórias pessoais, e construção de territórios (OSTROWER, 2007; PIRES, 2010; FONSECA, 2011; RAPOSO, 2015; PERELMAN, 2017). Essa literatura se diferencia das que já foram abordadas por duas características principais: estudam a atuação dos vendedores ambulantes em um ambiente específico, os meios de transporte público coletivo; e investigam aspectos relacionados às subjetividades e ao cotidiano desses sujeitos.

Portanto, apesar da forte preocupação com as relações construídas no dia a dia, estes trabalhos buscam ir mais a fundo na compreensão dos sentidos da atividade ambulante para os indivíduos que a desenvolvem, apontando como resultados a construção de mecanismos complexos que garantem sua segurança e o sucesso das vendas, bem como a construção de identidades que estão diretamente vinculadas às suas práticas de trabalho.

Esse é o caso da pesquisa de Isabel Ostrower (2007), que investiga como os vendedores ambulantes que atuam nos ônibus da cidade do Rio de Janeiro (Brasil) tomam determinadas decisões para sobreviver em um universo caracterizado por suas “fronteiras fluidas”. A autora se propõe a “[...] pensar a fronteira não só por um caráter segregador, mas como um local de sociabilidade privilegiado, em que há uma criação constante de novas formas de relações.” (OSTROWER, 2007, p.31). Nesse sentido, compreende a venda ambulante como uma atividade localizada nas fronteiras, onde o constante movimento é elemento fundamental que confere sentido à ação desses indivíduos.

Seu trabalho de campo realizado entre 2003 e 2006 nos bairros da zona sul carioca se propôs a compreender as trajetórias dos vendedores, como se movimentam pela cidade, quais as empatias e sentimentos despertados por esse movimento, e como lidam com seu cotidiano

tanto em termos práticos, quanto nos aspectos subjetivos de seu auto reconhecimento enquanto cidadãos atuantes no espaço coletivo. Nesse contexto, a autora adota uma definição de informalidade como uma “[...] esfera de criação em que os agentes envolvidos mobilizam redes, vínculos, recursos e todo um conhecimento prático construído cotidianamente.” (Ibid., p.33). Afastando-se, assim, de uma abordagem simplista de entendimento focado na ausência de regulação, na falta de opção, e na necessidade de sobrevivência, a fim de compreender o fenômeno a partir de seu caráter criativo, relacional e cotidiano.

Além disso, os ônibus aparecem como elemento fundamental para a compreensão do comércio ambulante, principalmente:

[...] se reconhecemos o ônibus como um meio de transporte urbano usual e cotidiano, neste momento, ele passa a ser não só um lugar de trocas comerciais, mas, sobretudo, um espaço político e simbólico que envolve sensibilidades e interações de diversos tipos. [...] O ônibus é um local bastante singular em que se constrói a alteridade a partir do confronto com novas linguagens, imagens, discursos, provocando o estranhamento e o não-reconhecimento de outros agentes sociais. (OSTROWER, 2007, p.25- 26).

Assim, os ônibus não são espaços neutros que funcionam como “palco” para a atividade ambulante, e sim espaços construídos e de construção, formadores e formados a partir dos encontros com o “outro”, criando um ambiente de exercício da alteridade. É nesse contexto que um dos resultados da autora é que os vendedores ambulantes se enxergam como um elemento de segurança dentro do transporte público coletivo. Ela afirma que a presença deles diminui as probabilidades de assalto, já que disputam território diretamente com os assaltantes²⁹. Portanto, na contramão do que afirmavam alguns autores que tratam do espaço público, que entendiam a venda ambulante como um indicador de insegurança ou como elemento de contribuição dentro da “teoria das janelas quebradas” (ROCHA; SÁNCHEZ; GARCIA, 2009; ALFONSO, 2010), a venda ambulante aparece neste trabalho como um fator que contribui para a segurança pública.

Outros resultados importantes alcançados pela etnografia de Ostrower (2007) se referem à construção de redes de relação e de estratégias de afirmação de uma “condição de trabalhador” como práticas importantes, que garantem a segurança para esses indivíduos no seu dia a dia. Dentro dessa construção, o elemento da “masculinidade” é fundamental para composição de suas autoimagens, bem como a diferenciação que fazem entre sua atividade “digna” e as de outros agentes controversos como pedintes, ladrões e malandros (OSTROWER, 2007, p.21).

²⁹ Essa disputa por território deve ser interpretada com cautela, já que as atividades desempenhadas pelos ambulantes não se assemelham em nenhum nível à transgressão dos assaltantes. A disputa, no caso dos elementos observados na presente dissertação, são marcadas pelo esforço dos vendedores de não serem “confundidos” com assaltantes, ou de até mesmo observarem com atenção pessoas que consideram “estranhas” nos espaços de venda, a fim de manter esses espaços seguros para eles mesmos, e suas clientela.

Nesse sentido, os vendedores procuram construir uma imagem positiva de si, ressaltando características como conhecimento de áreas da cidade, além do relacionamento interpessoal e de sua simpatia. Ademais, a autora ainda acrescenta sobre as dificuldades de organização desses vendedores, que possuem horários e ritmos de trabalho diferentes, o que dificulta, de acordo com sua análise, a união e sindicalização desses trabalhadores (Ibid., p.100).

Outra etnografia realizada no Distrito Federal (Brasil), por Fernanda Raposo (2015), também ressalta a rede de relações como elemento essencial para a entrada e manutenção na atividade ambulante, já que é por meio dela que os indivíduos acessam as informações e os conhecimentos essenciais para ter sucesso no dia a dia. A autora investiga os vendedores ambulantes que atuam nos ônibus e na rodoviária da capital brasileira, e constata que é através dessas redes que os ambulantes compartilham os preços das mercadorias nos mercados, quais linhas e itinerários são mais vantajosos, e onde encontram mais movimento e condições melhores de segurança (Ibid., p.10). Contudo, diferente de Ostrower (2007), a autora revela não só a vontade de alguns ambulantes em estabelecer associações, mas tentativas efetivas de articular iniciativas desse tipo no contexto pesquisado.

Alguns elementos de construção de uma autoimagem positiva também aparecem nos vendedores do Distrito Federal, que expressaram “[...] que o trabalho de vendedor ambulante envolve um *know-how* próprio, adquirido com a prática, e que não é uma tarefa para qualquer um, pois é necessário ter *coragem* e *‘ser guerreiro’*” (RAPOSO, 2015, p.72). Esses elementos demonstram que o método etnográfico consegue acessar dimensões que os outros trabalhos não abordam, como a construção identitária desses sujeitos ambulantes e suas táticas diárias que garantem o sucesso das vendas.

Ademais, a autora também destaca a importância das estratégias de venda nas práticas diárias dos ambulantes, trazendo a categoria *apelo* como a principal estratégia encontrada (Ibid., p.53-54). O *apelo* pode ser de tipo sentimental, moral ou religioso, e funciona como elemento diferenciador entre os ambulantes encontrados, que possuem discursos e mecanismos performáticos diversificados. O objetivo final, como é esperado, é o sucesso das vendas, e os “comerciais” performáticos e de cunho apelativo são de extrema importância para um saldo positivo no final do dia. Dessa forma, o foco de seu trabalho está mais em como os vendedores articulam seus discursos e recursos nas práticas diárias, a fim de compreender quais elementos são importantes no dia a dia da atividade ambulante.

Lenin Pires (2010) é uma grande referência na abordagem antropológica do fenômeno da venda ambulante no Brasil, e realiza uma análise comparativa entre as duas categorias nativas *arrego* e *arreglo*, a primeira usada pelos vendedores ambulantes no Rio de Janeiro

(Brasil), e a segunda usada também pelos ambulantes só que em Buenos Aires (Argentina). Através da etnografia, busca compreender como operam os direitos, as organizações e as negociações em contextos distintos, a partir de um entendimento da informalidade como um conjunto de relações baseadas nas confianças e nas pessoalidades, que permitem a existência de um Estado multifacetado, com diferentes agentes acionando éticas distintas em seus relacionamentos (PIRES, 2010, p.42).

Sua tese fundamental parte da compreensão que as duas categorias nativas possuem diferentes valores, sendo “arreglo”, o termo argentino, dotado de um caráter mais positivo do que o “arrego” brasileiro. Isso ocorre porque esses termos expressam dinâmicas mais profundas das relações entre os vendedores ambulantes, sua cidadania, e as autoridades públicas. O *arreglo* argentino se refere a uma combinação entre partes desiguais que participam de uma negociação movidas por interesses distintos, no entanto, as desigualdades são minimamente compensadas através de uma postura onde ambas as partes são moralmente iguais. Nesse sentido, o termo expressa mais uma negociação que ocorre em condições paritárias em relação a dignidade, e revela que na sociedade argentina “Os segmentos sociais que se dedicam à venda ambulante, assim, estão inseridos na ordem na qual se preconiza que diferentes trajetórias sociais são possíveis [...]” (PIRES, 2010, p. 386).

Já o termo brasileiro *arrego* expressa um contexto onde a desigualdade material é acrescida da falta de reconhecimento de uma substância moral nos atores ambulantes. Como consequência, as desigualdades de poder são reforçadas pela falta de reconhecimento da dignidade desses indivíduos, resultando em um contexto onde as autoridades são *arregadas*, ou seja, plenamente satisfeitas, enquanto os trabalhadores são *arregaçados*, contrariados em suas pretensões. A tese do autor evidencia um contexto relacional brasileiro onde os vendedores não são reconhecidos enquanto cidadãos com direito ao trabalho e às negociações cotidianas.

Em um trabalho anterior de 2005, Pires cunha o conceito de *esculacho*, que já revelava essa condição sub cidadã dos ambulantes brasileiros, conforme retoma em sua tese de 2010:

(O *esculacho*) [...] se expressava, geralmente, através de um ato violento em termos físicos e/ou morais, praticados por vigilantes terceirizados contra camelôs. Era também, na maioria das vezes, precedido da apreensão das mercadorias dos camelôs. Nos trens aquela prática expressava, simultaneamente, as possibilidades e limites relacionais em um contexto de forte desigualdade social e jurídica. (PIRES, 2010, p.389).

Dessa forma, as descobertas de Pires são importantes para a compreensão de que o fenômeno da venda ambulante não se desenvolve da mesma forma em todos os tipos de transporte, independente do contexto. É, na verdade e em grande parte, influenciado pelas políticas locais, pelos direitos consolidados e aplicados de cada localidade, que definem muito

como esses indivíduos se organizam e compreendem a atividade que realizam, e pelas diferentes dinâmicas de mobilidade existentes em cada contexto.

Perelman (2017), do mesmo modo, enfatiza essa heterogeneidade da ambulância ao concentrar seu estudo no caso dos “buscas”, também na cidade de Buenos Aires. Os “buscavidas” são sujeitos que possuem “uma maneira de ‘viver’ na qual a atividade de obtenção de dinheiro não pode ser separada da forma de gastá-lo, de passar o tempo e dos imaginários em torno do que é uma vida digna.” (PERELMAN, 2017, p. 69-70). Dessa forma, constituem um grupo de vendedores ambulantes com valores específicos, que possuem outras formas de gestão do tempo e de recursos diferentes dos vendedores mais “convencionais”. Seu interesse neste tipo específico de vendedor possui influência dos trabalhos de Pires (2010, 2013), conforme o próprio autor ressalta em seu artigo, que refletiu sobre a diferença entre as racionalidades dos buscas e dos ambulantes, enfatizando o interesse dos primeiros em trabalhar menos, e de acordo com uma meta de ganhos que garanta viver um dia de cada vez (PIRES 2010, 2013 apud PERELMAN 2017, p. 81).

Nesse contexto, esses agentes estão interessados em estabelecer relações, explorar as possibilidades, usufruir da liberdade que a atividade ambulante proporciona, e construir seu “eu” a partir de sua vivência cotidiana, deixando os ganhos econômicos em segundo plano. Aqui, evidencia-se a importância da autonomia para o exercício da atividade desses sujeitos, que escolhem suas rotas e horários sem se subordinarem a outrem, reforçando o forte valor de independência vinculado ao trabalho, o que aparece também em outras etnografias sobre o tema (OSTROWER, 2007; RAPOSO, 2015). Dessa maneira, “O que está bem, o que está mal, a imagem e o lugar que a pessoa concede aos atores também são parte das motivações para estabelecer, manter ou romper uma relação. Ou seja, os argumentos e os valores partilhados pelos atores não podem se reduzir à venda.” (PERELMAN, 2017, p.82).

Portanto, o que nos interessa no trabalho de Perelman (2017), e que podemos enxergar de forma mais indireta nos outros trabalhos antropológicos supracitados, é o descentramento da lógica econômica e puramente racional na discussão sobre os vendedores nos ônibus. É interessante notar como essas constatações vão diretamente de encontro à ideia recorrente de que o comércio ambulante é fruto de uma necessidade, e permeado de um caráter estritamente funcional. Dessa forma, o autor nos permite romper “[...] com o olhar economicista, miserabilista e moralista.” (Ibid., p.82).

Por fim, Fonseca (2011) nos brinda com uma etnografia sobre as práticas de “rebusque” em Bogotá, Colômbia, que também traz no seu escopo a ideia de descentralizar a dimensão econômica das análises sobre as vendas ambulantes. Sua tese “*It’s not just about money’: an*

ethnography of rebusque performances and life-stories on public transportation buses in downtown Bogotá, Colombia” analisa as performances de rebusque nos ônibus tradicionais da capital colombiana, e aponta que é através delas que os trabalhadores compartilham suas vivências, oferecem críticas sociais, e constroem suas relações de solidariedade. Nesse contexto, o rebusque é entendido como:

[...] a prática de procurar meios alternativos para ajudar a resolver as dificuldades da vida, mas é usado principalmente para se referir às ações das pessoas de elaborar possibilidades alternativas de emprego no contexto de oportunidades limitadas para conseguir um emprego formal. (FONSECA, 2011, p.4).

A partir desse conceito, a autora busca compreender as performances e os pontos de vista desses sujeitos, a fim de situá-los de forma mais adequada na literatura sobre a economia informal bogotana. Sobre as performances encontradas, a autora destaca três elementos fundamentais que chamaram sua atenção: em primeiro lugar, o alto risco físico que esses agentes enfrentam para entrar nos ônibus, já que muitas vezes se penduram e saltam em movimento; um segundo ponto é a dependência do motorista e as atitudes de indiferença dos passageiros, o que os obriga a desenvolver uma performance de trabalho mais elaborada; e, por fim, o compartilhamento de detalhes da vida pessoal como estratégia de venda e parte importante da prática de ‘rebusque’.

Em vista desse cenário de etnografias sobre o comércio ambulante nos ônibus, podemos identificar uma contribuição fundamental desses trabalhos em relação à produção teórica discutida anteriormente: o deslocamento de uma análise bastante preocupada com a dimensão econômica e macro política da atividade ambulante, para um olhar mais aproximado da história de vida, trajetórias, construção de identidades e subjetividades ambulantes no cotidiano dos transportes urbanos.

Contudo, apesar de perpassarem a discussão sobre a importância da mobilidade para o trabalho ambulante dentro dos ônibus, esses estudos não focam no caráter móvel desses agentes, ou na mobilidade como aspecto fundamental da constituição de suas identidades, relações, práticas cotidianas, conflitos e negociações. É neste ponto que o presente trabalho pretende acrescentar à literatura existente sobre comércio ambulante nos sistemas de transporte coletivo urbano. A seguinte seção apresenta os caminhos da pesquisa, refletindo sobre como estudar os sujeitos ambulantes do BRT MOVE de Belo Horizonte e Região Metropolitana.

3.2 - COMO ESTUDAR OS AMBULANTES DO BRT MOVE DE BELO HORIZONTE E REGIÃO METROPOLITANA?

3.2.1 - Um ponto de partida: reflexões sobre os caminhos da pesquisa

O caminho em direção à compreensão das dinâmicas cotidianas dos ambulantes que exercem suas atividades de venda no BRT MOVE teve início no ano de 2017. Neste começo, comecei a observar como ocorriam as vendas dentro dos ônibus, quais eram os trajetos dos ambulantes dentro dos próprios veículos, o que esses vendedores falavam, quando falavam, por quanto tempo, e, enfim, quais eram suas estratégias, de forma geral, para lidar com o público e o movimento dos ônibus nas *ocasiões de venda*, que eram contextos delimitados a partir da noção de *ocasião social* de Goffman (2010). O objetivo dessa primeira aproximação foi compreender como se constroem as práticas em movimento do comércio ambulante, entendendo dentro desse escopo tanto as práticas de regulação³⁰ do comércio ambulante em Belo Horizonte, em geral, e no BRT, de forma mais específica, quanto as práticas de venda cotidiana dentro dos veículos (CORDEIRO, 2017). Nesse momento, para atender a tal objetivo, foi realizado um trabalho de observação dentro dos veículos, que não envolveu perguntas diretas aos sujeitos pesquisados.

No geral, os resultados apontaram que as regulações normativas relacionadas ao comércio ambulante na capital mineira sofreram inúmeras alterações de acordo com as conjunturas que o contexto urbano beloizontino enfrentava. Nesse caminho de constantes mudanças, os vendedores de certos tipos de produto conseguiam maior espaço e direitos do que outros, mostrando que há uma maior articulação entre alguns grupos de vendedores, o que demonstra a heterogeneidade do grupo ocupacional. Ademais, as regulações cresceram com o aumento da circulação de pessoas no centro da cidade, e no caso específico dos sistemas de transporte, sempre foram de caráter proibitivo e genérico, até a chegada do BRT MOVE que trouxe uma regulação mais específica, com característica de fixar o comércio deixando de fora os vendedores ambulantes que atuam em movimento (Ibid.).

Ademais, essa pesquisa inicial também concluiu que os vendedores possuem um grande conhecimento sobre as dinâmicas de mobilidade do BRT, acompanhando o fluxo de pessoas pelo sistema, apresentam escolhas de rotas de venda pouco aleatórias, que evidenciam suas habilidades nas escolhas dos trajetos de mobilidade. Em relação às estratégias de venda, observou-se uma diversidade de formas de reivindicação de atenção e de apresentação dos

³⁰ Nesse primeiro trabalho de campo dentro do sistema BRT ainda não tinha aparecido de forma clara a distinção entre as práticas regulatórias normativas e as práticas regulatórias negociadas. Essa distinção será discutida com mais profundidade no próximo capítulo.

produtos e de suas histórias pessoais. Por fim, percebeu-se que o comércio realizado dentro do BRT não envolvia apenas as trocas econômicas de produtos, mas o compartilhamento de valores, histórias de vida e crenças religiosas (Ibid.)

Toda essa pesquisa inicial possibilitou a reflexão sobre inúmeros aspectos da atividade ambulante dentro do sistema BRT, abrindo caminho para um questionamento fundamental: o que os próprios ambulantes têm a dizer sobre suas dinâmicas cotidianas e suas histórias de vida? E foi a partir desse cenário fértil de possibilidades que brotou a intenção da presente pesquisa, em busca de um olhar mais aproximado e mais compartilhado, abrindo a construção da pesquisa para além do ponto de vista e das interpretações da pesquisadora. Nesse sentido, Le Ven et al. (1997) ressalta o poder da entrevista em permitir ao entrevistado a reformulação de sua identidade, e o entendimento de seu papel enquanto criador de sua própria história. Esse entendimento se dá por meio da reflexão sobre sua própria vida, momento no qual os entrevistados passam de objetos de pesquisa para sujeitos.

Além disso, diante de todo esse contexto, não há intenção e nem sentido em negar o profundo envolvimento da pesquisadora com aqueles sobre os quais se estuda. Esse envolvimento faz parte do processo de artesanato intelectual que incorpora o debate e as trocas de informação sobre as práticas de trabalho, conforme argumenta Mills (1959). O autor ressalta que o bom pesquisador seria aquele que não separa completamente o trabalho de sua vida, e que forma seu próprio “eu” no processo de aperfeiçoamento de um ofício. “Nesse sentido, o artesanato é o centro de si mesmo, e o estudante está pessoalmente envolvido em todo o produto intelectual de que se ocupa.” (MILLS, 1959, p.212). Acrescento que todo esse processo de artesanato intelectual que se faz na pesquisa não pode ser pensado como um trabalho individual, e sim a partir das relações e dos vínculos que são construídos durante todo o processo, tanto com os sujeitos de pesquisa, quanto com todos aqueles envolvidos direta ou indiretamente durante todo o tempo de trabalho.

Portanto, essa seção, que aborda como estudar os sujeitos ambulantes, vai além da descrição dos métodos de pesquisa empregados na investigação, para discutir as possibilidades de abordagens desse fenômeno móvel por meio de uma reflexão sobre os caminhos percorridos durante a pesquisa. A próxima subseção discute as decisões tomadas durante o percurso investigativo, enfatizando alguns pressupostos e descrevendo os critérios de escolha que construíram a presente pesquisa.

3.2.2 - Um olhar possível sobre o fenômeno ambulante: definição dos métodos de investigação

A presente pesquisa utilizou duas técnicas de investigação: observação participante e entrevistas. A escolha de estudar o comércio ambulante no BRT partiu de três considerações principais: (1) a falta de estudos que relacionem de forma mais direta a atividade ambulante a esse tipo de sistema de transporte, que possui características específicas; (2) o caso da cidade de Belo Horizonte, que possui forte histórico regulatório da atividade ambulante nos seus espaços de alta circulação, e uma tendência das políticas públicas em fixar esses sujeitos no processo de formalização; e (3) a necessidade, em relação à literatura apresentada, de se discutir esse tipo de fenômeno do ponto de vista das suas mobilidades. Essas técnicas foram empregadas a fim de compreender as dinâmicas cotidianas dos vendedores e como eles mesmos entendem sua rotina, organização, história de vida, e, principalmente, os movimentos de trabalho, de entrada e de permanência na venda, e seus significados.

Le Ven et al. (1997), ao refletir sobre o instante da entrevista e sua relação com a história oral, define-o enquanto momento presente que movimenta a memória, que rememora. Rememorar implica em lembranças e imaginações, onde as narrativas resgatam traços de experiência, e onde as perguntas feitas pelo entrevistador geram reflexões no entrevistado, permitindo, e até mesmo impulsionando, a (re)construção de suas redes de relações e experiências do vivido (Ibid.). É nesse sentido que a história oral e a entrevista são ferramentas importantes para investigação dos ambulantes, pois proporcionam o engajamento reflexivo, nesse caso, com foco em suas narrativas sobre a família, o trabalho e a atividade de venda ambulante.

Ademais, as fontes orais carregam como elemento precioso a subjetividade dos expositores e, dessa forma, nos contam mais sobre os significados atribuídos aos acontecimentos do que sobre os eventos em si (PORTELLI e FENELÓN, 1997). Por esse motivo, sua credibilidade se constrói de maneira diferente daquela aplicada às fontes de investigação mais objetivas: são resultados de um processo ativo de criação de significados para as memórias rememoradas, bem como do relacionamento entre o entrevistador e o entrevistado, já que o conteúdo das narrativas depende largamente das questões propostas pelo pesquisador e de como são construídos os diálogos na interação da entrevista (Ibid.). Dessa forma, as perguntas da presente pesquisa foram direcionadas para os aspectos familiares e de trabalho, além das vendas e das rotinas específicas do BRT e, portanto, as narrativas se estruturam a

partir desse fio condutor de temas, que foram previamente selecionados para caber nos propósitos da pesquisa em questão³¹.

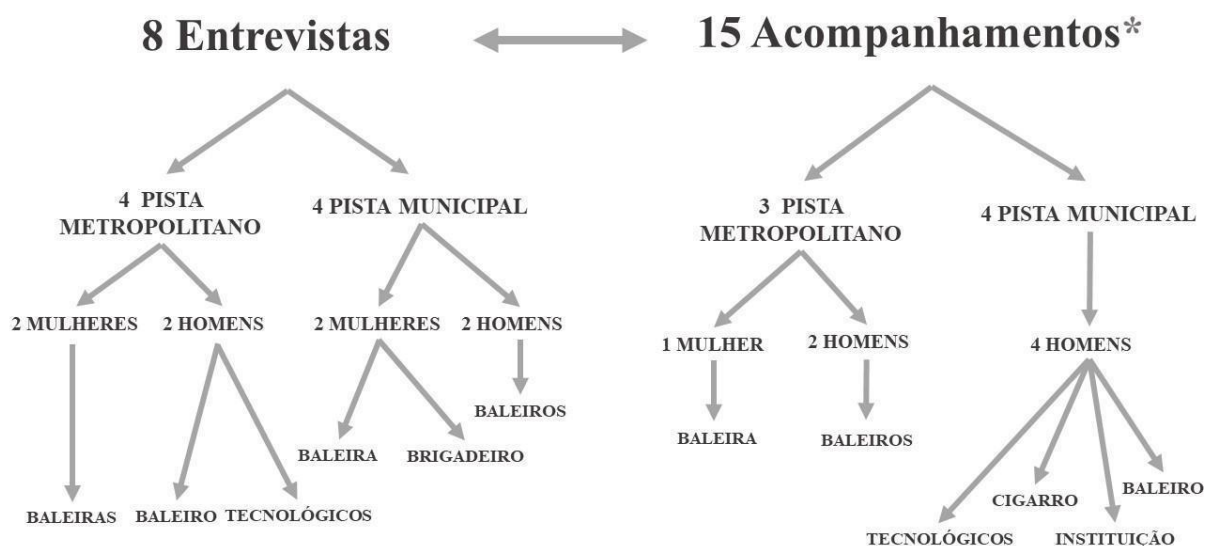
Além disso, Portelli (1996) também ressalta que o entendimento das narrativas como fatos objetivos, deixando os processos de reflexão e significação desses mesmos fatos somente a cargo do pesquisador, configura-se como um mecanismo insustentável de entendimento sobre as fontes orais de investigação, pois “[...] a filosofia vai implícita nos fatos, [...] a motivação para narrar consiste precisamente em expressar o significado da experiência através dos fatos: recordar e contar já é interpretar.” (PORTELLI, 1996, p.2). Nesse contexto, o autor realiza uma reflexão sobre a representatividade das narrativas subjetivas:

“uma representação mais qualitativa do que quantitativa se baseia fundamentalmente na exceção. [...] a palavra-chave aqui é possibilidade. No plano textual, a representatividade das fontes orais e das memórias se mede pela capacidade de abrir e delinear o campo das possibilidades expressivas. No plano dos conteúdos, mede-se não tanto pela reconstrução da experiência concreta, mas pelo delinear da esfera subjetiva da experiência imaginável: não tanto o que acontece materialmente com as pessoas, mas o que as pessoas sabem ou imaginam que possa suceder. E é o complexo horizonte das possibilidades o que constrói o âmbito de uma subjetividade socialmente compartilhada.” (PORTELLI, 1996, p.7-8).

Diante disso, a seleção dos vendedores ambulantes entrevistados levou em consideração duas constatações fundamentais aqui discutidas: em primeiro lugar, a ideia de expansão dos horizontes de possibilidades das narrativas, através do autor supracitado, que na prática significou acompanhar a rotina e entrevistar sujeitos ambulantes de diferentes “pistas”, que atuassem em diferentes horários do dia, com diferentes características socioeconômicas, e que vendessem diferentes tipos de produtos; e, em segundo lugar, procurar por esses sujeitos nos lugares de maior circulação, já que seus circuitos de venda acompanham os fluxos de movimento de pessoas durante o dia (CORDEIRO, 2017). Dessa forma, o diagrama abaixo sintetiza onde trabalhavam, o gênero, e que tipo de produto vendiam os interlocutores da presente pesquisa. É importante ressaltar que os 8 entrevistados³² também foram acompanhados em suas rotinas em algum período do dia, mas nem todos os acompanhados foram entrevistados. Dessa forma, os dados do diagrama sobre os acompanhamentos se referem aos interlocutores da pesquisa que não foram entrevistados.

³¹ O roteiro da entrevista semiestruturada utilizado nessa pesquisa está disponível no ANEXO C.

³² O projeto de pesquisa dessa dissertação foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa (COEP) da UFMG. O modelo de Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) assinado pelos sujeitos entrevistados está disponível no ANEXO B.

Diagrama 02 -Distribuição dos acompanhamentos e entrevistas

*Os acompanhamentos caracterizados no diagrama são dos sujeitos que NÃO foram entrevistados

Fonte: Elaboração própria.

Thompson (1998), ao falar sobre os atributos necessários para se tornar um bom pesquisador, argumenta que este deve possuir interesse e respeito pelos outros, sendo capaz de construir de forma colaborativa um ambiente de confiança recíproca, e ter flexibilidade no estabelecimento das relações. Nesse sentido, muitos horários, dias e itinerários foram definidos segundo a disponibilidade dos sujeitos dispostos a contribuir para a construção desta pesquisa, para que sua colaboração gerasse o menor prejuízo possível em sua rotina de venda.

Outro ponto importante foi a decisão sobre os locais onde as entrevistas se realizaram. Thompson (2002) afirma que o local deve ser escolhido pelo informante, para que ele se sinta mais à vontade, e, que, em geral, os informantes tendem a escolher a própria casa. Herzog (2005) nos apresenta um argumento triplo em relação a esse assunto: (1) fala que a questão de quem escolhe o local e o cenário não é uma técnica em relação à conveniência e ao conforto, e que deve ser examinada dentro do contexto social do estudo; (2) que o local da entrevista deve ser visto como parte da interpretação dos resultados; e (3) que esse local desempenha um papel na construção da realidade, servindo como produtor e produto cultural.

No caso da presente pesquisa os locais das entrevistas foram sugeridos pelos próprios vendedores, muitas vezes em seus intervalos de almoço e descanso, e em locais onde costumavam frequentar para realizar tais atividades. Essa escolha, de forma geral, gerou um desafio para a pesquisadora: estar preparada para todo tipo de ambiente, incluindo os mais

barulhentos e cheios. Entretanto, também trouxe uma série de vantagens, dentre elas, está o fato de que esses lugares também eram frequentados por outros vendedores, o que ampliou as redes de acesso para conseguir outras colaborações. Além disso, o contato com os vendedores em grupo por um longo período de tempo trouxe um novo tom para o presente trabalho: a necessidade de uma abordagem mais relacional para compreensão desses sujeitos.

Ademais, para o desenho e execução da presente pesquisa, foram utilizados alguns elementos do método de estudo de caso estendido. Segundo Burawoy (1998), esse método se baseia no modelo de ciência reflexiva, em contraposição ao modelo de ciência positiva, e tem como premissa a intersubjetividade entre os pesquisadores e os sujeitos estudados. A ciência positiva separa o pesquisador de seus sujeitos, e possui como elementos importantes a confiabilidade, replicabilidade e a representatividade. Já a ciência reflexiva valoriza a intervenção, o processo, a estruturação e a reconstrução teórica, sendo assim, é um modelo de engajamento, e não de distanciamento. Outro ponto fundamental sobre o estudo de caso estendido é a importância da teoria, que é reconstruída durante o processo da pesquisa, conforme detalha Burawoy (1998):

Ao invés de inferir generalizações diretamente dos dados, nós podemos nos mover de uma generalização para outra, rumo a uma generalização mais inclusiva. Nós começamos com nossa teoria favorita, mas procurando não por confirmações, mas refutações, que nos inspirem a aprofundar aquela teoria. Ao invés de descobrir uma teoria fundamentada, nós elaboramos a teoria existente. (BURAWOY, 1998, p.16)

Além disso, o diálogo atua como princípio do método e deve ocorrer em três níveis: (1) entre o pesquisador e seus sujeitos; (2) entre os processos locais e as forças extra locais; e (3) entre a própria teoria durante o processo investigativo. Dessa forma, buscou-se aplicar esses princípios do método de caso estendido, principalmente a (re)construção teórica, em todo processo de pesquisa.

Ao todo, foram quatro meses e meio de trabalho de campo, que totalizaram 50 horas de acompanhamento, além do tempo dedicado para as entrevistas em profundidade (estimado em 8 horas). As entrevistas foram gravadas e transcritas, e os acompanhamentos relatados nos cadernos de campo. Uma entrevista e um acompanhamento foram realizados por pesquisadores do CEURB/UFMG, com o objetivo principal de aumentar o escopo da pesquisa e inserir um pesquisador homem no cotidiano compartilhado de trabalho.

Os registros resultaram em 27 documentos (8 entrevistas e 19 seções do caderno de campo) que foram analisados com auxílio do software de análise qualitativa Atlas.ti, versão 7.5. Esse software auxilia na análise de grande volume de material qualitativo de pesquisa (no caso da presente pesquisa, foram produzidas mais de 180 páginas de material de campo), fornecendo

ferramentas para sistematização por meio da construção de categorias, e opções de visualização e análise das relações entre elas. É importante ressaltar que o software não foi utilizado para nenhum tipo de análise automática, e todo o processo foi feito a partir do trabalho do pesquisador em organizar seu material e decidir sobre suas categorias de análise. No processo dessa pesquisa, priorizou-se a categorização dos documentos a partir da leitura atenta e da utilização, na maior parte dos casos, das categorias nativas para o entendimento dos significados e interpretações presentes nas narrativas. A seguinte seção é dedicada à análise e reflexão sobre essas narrativas de vida compartilhadas pelos vendedores.

3.3 - MOTILIDADE: REFLEXÕES SOBRE O TRABALHO E O APRENDIZADO NA ATIVIDADE DOS AMBULANTES DO BRT MOVE

Os vendedores ambulantes que trabalham no BRT MOVE possuem um vínculo com a cidade de Belo Horizonte desde o seu nascimento ou de seus primeiros anos de vida. Os que não iniciaram sua história de vida aqui, o fizeram nos estados próximos ou no interior, e a presença de estrangeiros ou imigrantes não se configurou como cenário recorrente nesse espaço. As narrativas de migração que aparecem entre os ambulantes do BRT envolvem deslocamentos interestaduais para moradia, em geral, para estados limítrofes de Minas Gerais, como São Paulo e Bahia.

Pires (2010), em seu extenso trabalho sobre os ambulantes argentinos, explícita, ao tratar sobre o tema da fiscalização, que no país há redes especializadas de distribuição de mercadorias de acordo com distintas nacionalidades, revelando uma vinculação dos tipos de produtos vendidos e das regiões da cidade, com as identidades nacionais. Longe de alcançar a abrangência do tecido urbano que o autor analisa em seu trabalho, a intenção aqui é trazer uma reflexão sobre a relação entre os movimentos de migração e a atividade ambulante. No caso dos ambulantes do BRT, suas narrativas aparecem vinculadas com maior força à cidade de Belo Horizonte e sua Região Metropolitana. Dessa forma, para compreender as narrativas de vida e trabalho desses ambulantes, é importante partir dessa primeira constatação de seu intenso vínculo com a cidade.

A partir disso, a presente seção se divide da seguinte forma: primeiro, realiza-se uma reflexão sobre a infância e a adolescência dos vendedores, que se articulam com o início de sua vida laboral; em seguida, discute-se sobre a entrada no mundo do trabalho e da atividade ambulante, e a importância das redes familiares e de amizade; em terceiro lugar, propõe-se uma análise sobre as narrativas de permanência na atividade, e a importância da noção de

aprendizado; e, por fim, a última seção discute a característica de intermitência da atividade ambulante, refletindo sobre as mobilidades laterais nas narrativas dos sujeitos estudados.

3.3.1 - Narrativas da infância e da adolescência: início da vida laboral

As narrativas dos ambulantes do BRT revelam memórias da infância e da adolescência que muitas vezes perpassam a inserção, desde cedo, no mundo do trabalho. Essa inserção vem acompanhada por um discurso sobre a necessidade de ganhar dinheiro, associada a um contexto de conflitos dentro família; ou até mesmo de um início de sua própria família, através do nascimento de um filho. É interessante notar que esse primeiro trabalho, algumas vezes, é vinculado a uma situação estudantil, ou seja, são desempenhados enquanto os ambulantes ainda são estudantes. Os trechos abaixo trazem algumas narrativas desse período da vida dos ambulantes:

Antônio: Porque **eu era de menor né**, aí minha avó ela (inaudível) era tipo um interno, lá era tipo um interno, a gente ia em casa só domingo, a gente vendia jornal de segunda a seg...a domingo, aí a gente vendia jornal e...tipo assim, a gente..no meio da semana a gente vendia jornal até 9 horas, aí 9 horas a gente pegava e ia embora, (inaudível) pra casa do pequeno jornaleiro, chegava lá cê acertava o que cê vendia e ganhava um troco, aí cê tomava banho, almoçava e ia pra escola, lá dentro mesmo, da escola.

Bruna: Como chamava lá?

Antônio: Casa do pequeno jornaleiro

Bruna: **E com quantos anos cê foi ser pequeno jornaleiro?**

Antônio: **Olha eu fiquei lá de, fiquei lá era bem pequenininho, fiquei lá até uns 12 anos**

Bruna: **E começou com quantos anos?**

Antônio: A não lembro não.... lembro não

Bruna: **É... cê era criança né...**foi antes de encontrar com seu pai

Antônio: Foi.

(Entrevista com Antônio, p. 3)

Bruna: e o que aconteceu quando cê tinha **16 anos?**

Jorge: **aí eu saí de casa, arrumei mulher, família [uhum]. aí até hoje tô cuidando da minha família**

Bruna: é a mesma esposa que cê tem hoje?

Jorge: é

Bruna: cê tá com ela desde dos seus 16 anos? [afirmação corporal]

[...]

Bruna: agora a gente terminou a parte da família e eu queria falar um pouco sobre os seus trabalhos, né? cê falou que estudava, é, até os **16 anos, mas cê trabalhou antes disso?**

Jorge: ó, **eu comecei a pegar uns bicos, né?** trabalhei primeiro também na AMAS, trabalhei na AMAS 7 meses

Bruna: a AMAS é o que?

Jorge: é que nem a ASSPROM³³, igual a ASSPROM [uhum], né. mas só que **a AMAS tem que tá estudando, aí eu como eu tinha abandonado depois, eles foram e mandaram eu ir embora.**

Bruna: entendi. **você tinha quantos anos nessa época?**

Jorge: **tava com 17, tava fazendo 17** (Entrevista com Jorge, p. 4)

Amanda: [...] eu comecei a trabalhar **mesmo com 10 anos de idade eu já saí pra fazer arrumar uma casa pros outros, escovar um cabelo pra ganhar um trocado, porque se eu precisasse de um desodorante, um caderno, era a gente mesmo que comprava pra gente**, porque meu padrasto era só a minha irmã, e né.

(Entrevista com Amanda, p. 3)

Dessa forma, o início da vida laboral se relaciona com a vida escolar, com a constituição de uma família, com conflitos familiares, e também com o próprio abandono da escola, já que muitos vendedores relatam a dificuldade de associação entre os estudos e o trabalho. Para além disso, é importante ressaltar que o abandono escolar tem como uma de suas principais causas o início da vida laboral (Silva Filho e Araújo, 2017) para toda a população, não só para o caso dos vem a desempenhar a atividade ambulante, conforme foi discutido no capítulo anterior sobre o quanto estudam esses sujeitos. Entretanto, no caso dos vendedores do BRT, a própria atividade ambulante pode ser a primeira possibilidade de trabalho:

“Disse que começou com **9 anos, que abandonou a escola e comprou o primeiro pacote de bala pra vender**, e desde então não parou mais.
(Caderno de campo 4: acompanhamento de Marcos, p.5)

Pesquisador: Parou no primeiro ano? [é] porque que cê parou de estudar?

Francisco: Ah, porque aí **eu comecei (inaudível) pra pista né**

Pesquisador: Aham, tava precisando trazer uma graninha pra cá?

Francisco: Fazer meu corre né pai, [sim] **tem que fazer seu corre** [boto fé]

Pesquisador: E não dava pra conciliar?

Francisco: **Não pode um ser parasita não, cê tá ligado?**

Pesquisador: **E cê não conseguiu conciliar os dois**, assim?

Francisco: **Humhum, dá não**

Pesquisador: Sim, é complicado

[...]

Pesquisador: Agora eu vou falar sobre a trajetória como ambulante mesmo, tranquilo?

Quando cê começou a vender [quando eu comecei?] é

Francisco: **também com 15 anos**

Pesquisador: Também com 15 anos? E foi aqui [foi], foi o primeiro lugar que cê começou a vender? Cê só vende aqui no Move da Antônio Carlos mesmo?

³³ O site da ASSPROM (Associação Profissionalizante do Menor) fornece como descrição de sua instituição: “A Associação Profissionalizante do Menor de Belo Horizonte (Assprom) é uma entidade filantrópica, de fins não econômicos, beneficente de assistência social que, desde 1975, profissionaliza e orienta ADOLESCENTES E JOVENS de FAMÍLIAS EM SITUAÇÃO DE VULNERABILIDADE SOCIAL, por meio dos programas socioassistenciais – ADOLESCENTE TRABALHADOR E DE APRENDIZAGEM. Seus programas têm como objetivo a inclusão social e o exercício da cidadania plena. A Associação atende, permanentemente, cerca de 3000 adolescentes e jovens, na capital e interior de Minas, em parceria com órgãos públicos e empresas privadas. Paralelamente às ações de qualificação profissional, são realizadas atividades de sociabilização, capazes de despertar, nos jovens, o comportamento solidário e o exercício da cidadania, razão pela qual a Assprom tem se destacado no cenário mineiro como uma das mais respeitadas instituições de assistência social.” Disponível em: <<https://www.assprom.org.br/quem-somos/>>. Acesso em: 31/01/2019.

Francisco: **Quando começou? Quando tava lançando o move, aí quando lançou o move eu entrei**
(Entrevista com Francisco, p.2-3)

Assim, esses trechos trazem narrativas de início na atividade ambulante ainda na infância e na adolescência, o que implica em adultos ambulantes com muitos anos de experiência na atividade. É o caso relato de Marcos, que com menos de 30 anos já tinha mais de 20 anos de experiência como vendedor ambulante³⁴.

A ideia de ser “antigo na pista”, ou seja, de ter experiência com a venda nos transportes³⁵ da cidade, traz uma série de vantagens pros vendedores em seus contextos de trabalho, pois são um critério importante de legitimidade da ocupação dos espaços móveis de venda. Essa legitimidade se expressa de muitas formas, seja na possibilidade de transitar entre diferentes pistas, seja no maior poder de influência nas negociações que buscam gerenciar os conflitos. Essa discussão será aprofundada no próximo capítulo, que explica com mais detalhes o surgimento das pistas e quais os critérios de resolução de conflitos são mais utilizados pelos vendedores em seu cotidiano.

3.3.2 - Narrativas sobre a entrada no trabalho: a importância das redes familiares

Os relatos sobre a vida laboral dos sujeitos ambulantes do BRT mostram uma alta mobilidade entre os tipos de atividade e seu grau de informalidade. Muitas vezes, os caminhos que os indivíduos percorreram durante a vida sempre foram vinculados à venda e ao comércio popular, o que os torna “profissionais” da venda ambulante; enquanto outros trilharam caminhos menos diretos para atividade, e exerceram inúmeros trabalhos, tanto formais quanto informais, e até mesmo permeados por ilegalidades, até chegarem na atividade ambulante em si. O trecho abaixo mostra a narrativa de Antônio sobre sua vida laboral, depois de começá-la como pequeno jornaleiro antes dos 12 anos, função que era aliada à vida escolar, e que foi conquistada com a ajuda de sua avó, ele foge de casa depois de um desentendimento familiar para viver na rua. Ele relata sua entrada na atividade de comércio popular através de um vínculo de cuidado estabelecido em sua vivência na rua:

Antônio: Aí eu sai de lá eu..eu..eu.. peguei continuei morando na rua, continuei morando na rua, catando latinha, catando papelão. Aí depois...

Bruna: Na re...**entregava pra reciclagem?** Ali no baixo centro, ali naquele lugar?

Antônio: É...na Guaicurus ali, aí **vendia meus papelão dormia na rua mesmo**, aí eu **conheci uma, uma mulher que vendia, que tinha uma banquinha de bijuterias no centro, de camelô**. Aí essa mulher pegou, guardava a barraca dela num quartinho, eu ajudando ela, ajudando, ajudando, aí **sai da rua através dela, que ela me deu apoio**

³⁴ É importante salientar a existência de outras narrativas, menos comuns, mas não menos importantes, de ambulantes que nunca saíram da casa de seus pais, e que avançaram muitos anos em sua vida escolar.

³⁵ Com “transportes” incluem-se os ônibus tradicionais (que não são BRTs) tanto municipais, quanto metropolitanos. Não foram apresentadas narrativas sobre comércio ambulante dentro do metrô.

Bruna: Como que cê ajudava ela?

Antônio: **Eu que montava a barraca dela né, aí esperava ela chegar, ela pagava meu almoço, e eu ajudava a desmontar, desmontar eu que guardava.** Aí eu comecei a dormir nesse quartinho na onde que ela guardava os negócios, aí ela me ajudou a comprar roupa, comprar um sapato, ela...praticamente ela acabou de me criar né?

Bruna: **Onde era essa vendinha dela cê lembra?**

Antônio: **Lá na Santos Dumont, quando tinha aquelas barraquinhas dos camelôs**

Bruna: Sei...eu era pequena nessa época

Antônio: Pois é, aí, aí ela pegou e me criou e **eu fui trabalhando, trabalhando, trabalhando, até hoje**

(Entrevista de Antônio, p. 3)

Outros vendedores não iniciaram a vida laboral pela venda, e sim em outras atividades como serviços gerais, produtora, faxineira, office boy, entre outras. Um traço em comum encontrado nessas narrativas sobre o início das atividades de trabalho é seu forte vínculo com a ação de algum parente próximo, que muitas vezes aciona uma rede de pessoas não tão próximas para conseguir essas primeiras ocupações:

Bruna: [...], mas eu queria saber do seu primeiro trabalho, como que foi?

Olívia: No meu primeiro trabalho eu trabalhei de **serviços gerais** numa empresa pra [...] era um alojamento de funcionários [...] e eu fiquei lá sete meses

Bruna: Entendi. E **como você conseguiu o trabalho?** cê lembra?

Olívia: **Minha mãe trabalhava lá. Minha mãe era cozinheira.**

Bruna: Ah, antes dela se aposentar então né? Entendi... tem 10 anos né? mais ou menos?

Olívia: 10 anos...

(Entrevista com Olívia, p.2)

Bruna: nesse primeiro emprego, como você conseguiu esse primeiro emprego?

Mariana: **foi da igreja da minha mãe**, esse pastor que até hoje é **amigo da família assim** em momentos difíceis ele sempre ajuda. Igual quando meu pai morreu, quando meu irmão morreu, ele me entrevistou, gostou de mim, viu que eu era nova, inteligente, tinha cabeça boa, e me contratou.

(Entrevista com Mariana, p. 7)

Bruna: e, tá bom. a gente terminou a primeira parte agora vai passar pra segunda que é a trajetória de trabalho. é, cê me conta um pouco do seu primeiro trabalho, e como cê conseguiu ele? cê lembra?

João: **primeiro trabalho?**

Bruna: é

João: fui office boy, **foi peixada, minha mãe é, a minha primeira patroa era cliente da minha mãe**, precisou de office boy, perguntou [inaudível], **minha mãe ofereceu o meu serviço, né, fui aprovado lá né**

(Entrevista com João, p. 7)

Esses primeiros trabalhos também variam entre formais e informais, no sentido de com ou sem carteira assinada. Contudo, mais do que mostrar a importância das redes para a alocação no primeiro trabalho, ou o grau de formalidade ou informalidade em que se estabelecem as atividades desempenhadas, é interessante comparar essas narrativas com as que contam sobre a entrada desses sujeitos na atividade ambulante.

Essa entrada, em geral, aparece associada a alguma influência de pessoas muito próximas que também são ambulantes. Nesse sentido, diferente das narrativas sobre os primeiros trabalhos, cujas influências das pessoas próximas se dão por meio da indicação à terceiros, a influência no início da atividade ambulante se dá pela presença de alguém próximo que também desempenha essa atividade, e que possui não só informações sobre como entrar nos espaços de venda, mas ensina pessoalmente ou conhece alguém que pode, pessoalmente, ensinar esse sujeito a vender. Essa diferença pode ser observada nos relatos abaixo:

Bruna: E como isso terminou? porque cê falou que depois disso cê começou a vender, aí minha pergunta era **“quando você começou a vender?”** né, **no ônibus, na atividade ambulante, teve a ver com saída desse emprego né?**

Olívia: Foi eu saí da *Empresa de Telefonia Móvel*...aí eu falei **como que eu vou arrumar serviço agora? Falei, ah até eu arrumar um serviço vou comprar umas balas e vou vender umas balas. Aí eu fui na loja, eu sabia onde que comprava**

Bruna: Como que cê sabia?

Olívia: Por causa de festas das minhas meninas eu comprava muitas balas na casa da distribuidora de balas, então eu já sabia que lá vendia. **E pelo fato do (meu) Ex-marido já ter trabalhado com bala, porque foi minha mãe também que montou a primeira caixa de bala dele, pra ele ir pra rua pra trabalhar**

Bruna: Ah...foi sua mãe que ajudou ele?

Olívia: Foi, porque ele tava desempregado, nas costas da minha mãe, também...

Bruna: Ele morava com vocês?

Olívia: Morava, ele não tinha ninguém da família por ele então aí quando eu engravidei ele foi morar com a gente, e aí ficava nas costas da minha mãe eu, ele e a menina pequena, e **minha mãe comprou a caixa de bala pra ele**. Então eu já tinha noção onde comprava, como fazia, aí eu fui e comprei 200 reais de bala, peguei do meu acerto e comprei e comecei a trabalhar. **Ai a hora que eu tava indo trabalhar uma amiga minha falou assim “nossa espera aí que o Tiago tá indo trabalhar daqui a pouco, pedi ele pra te levar pra um lugar bom” porque é meu vizinho também que é baleiro...**

Bruna: Ah tá...

Olívia: Aí eu fiquei esperando ele, o horário dele chegar no ponto, aí na hora que ele chegou no ponto ela conversou com ele, ele falou **“vou te levar pra um lugar legal que os motoristas tudo deixa”**.

(Entrevista com Olívia, p.4-5)

Antônio: Trabalhava ali, subia e descia³⁶ todo dia

Bruna: **E alguém que te levou pra lá?**

Antônio: **Quem me levou pra lá foi um colega meu, nós foi criado bem dizer junto que a mãe dele também era camelô né**, aí...nós saiu um dia pra trabalhar dentro do ônibus, gostamos...

Bruna: Cês gostaram...do que que cês gostaram?

Antônio: Ah...toda, hora, todo dia cê, toda hora cê tinha dinheiro, todo dia, cê tava trabalhando ali ganhando o que é seu mesmo, né? Não precisando da sua mãe nem do seu pai, aí comprava meus negócios mesmo ficava de boa.

(Entrevista com Antônio, p.5)

Bruna: nesse momento quem te deu a ideia de vender?

³⁶ “Subir e descer” é uma expressão que os ambulantes do BRT usam para indicar a direção de suas rotas na pista. Em geral, “subir” indica a rota da pista na direção do centro, enquanto “descer” se refere às rotas que vão no sentido bairro.

Jorge: olha minha avó falou comigo, né. minha avó falou comigo porque que cê não compra umas balas? umas pipocas? e anda na Raja Gabaglia aí, na Amazonas. Aí eu pensei eu **vou rodar na raja que é mais perto do morro, né? que os caras mais da favela mesmo de lá, então às vezes tem mais conhecido [ah]**. Aí foi aonde que eu tive sorte, **que tinha muita pessoa lá do morro, que estudou até comigo....**

Bruna: **te conheciam?**

Jorge: **é uai. aí deixaram eu rodar [ah...] aí foi na onde que eu fui conhecendo...**

(Entrevista com Jorge, p.7)

Ele me disse que tava há pouco tempo vendendo, e que na verdade **tinha um amigo que vendia há mais tempo brigadeiro, daí meio que passou pra ele**. Quando perguntei por que ele vendia ele falou que tava desempregado.

(Relatório de campo 2, p.1)

Luiz disse que começou a vender com 15 anos, em 1999. **Um primo o trouxe pra pista da Cristiano Machado na época dos ônibus tradicionais.**

(Relatório de campo 16, p. 2)

Perguntei com quem ele morava e ele falou que com seu cunhado, sua irmã, e sua sobrinha [...], que ele ajudava a cuidar. Disse que foi **seu cunhado que o trouxe para vender, mostrou onde comprar as mercadorias, e em que linhas, estações e rotas vender.**

(Relatório de campo 5, p. 3)

Diniz (2016), a partir da leitura de Santos (2008), aborda as características do circuito inferior da economia e ressalta a prevalência do trabalho familiar e autônomo. No caso dos ambulantes do BRT, as redes de inserção na atividade perpassam a família (na figura dos cônjuges, primos, cunhados, etc.), os amigos, colegas, conhecidos, e até mesmo vizinhos, em uma rede complexa de acionamentos com o objetivo de articular os objetos (mercadorias), as pessoas (outros vendedores que trabalham nas pistas), e os espaços necessários (as próprias pistas) para o início da atividade. Além disso, os familiares mais próximos (como pais e sogros) são muitas vezes acionados para realizar o investimento inicial na atividade ambulante - o que, no caso dos baleiros, por exemplo, significa uma quantia em dinheiro suficiente para “montar”³⁷ uma caixa de balas -, principalmente nas situações em que esses indivíduos não dispõem de uma quantia em dinheiro suficiente para comprar as primeiras mercadorias e dar início ao trabalho de venda nos ônibus.

Granovetter (1997), em seu estudo que argumenta sobre a importância dos laços fracos, enfatiza que, no contexto do mercado de trabalho, eles são os mais importantes por serem transmissores das informações de outros círculos sociais, aos quais os indivíduos não teriam acesso através de seus laços mais fortes. Sendo assim, “os laços fracos são um recurso importante para tornar possível a oportunidade de mobilidade. Visto de uma perspectiva mais

³⁷ Os vendedores utilizam a expressão “montar” a caixa de balas para quando tem que comprar uma quantidade inicial de mercadorias para vender. Com a caixa “montada” eles podem trabalhar.

macroscópica, os laços fracos desempenham um papel na efetivação da coesão social” (GRANOVETTER, 1977, p.360).

Entretanto, no caso dos vendedores ambulantes do BRT, que se aproximam mais do modo de funcionamento do circuito inferior da economia, não são só as informações e a sua circulação que importam para conseguir espaço nas pistas, que organizam os territórios de venda. Nesse contexto, ter alguém mais próximo que possa pessoalmente levá-los para as pistas e ensiná-los como desempenhar a atividade com sucesso aparece como um acontecimento mais relevante nas narrativas encontradas sobre o início do trabalho ambulante.

Portanto, mais importante do que a circulação de informações para o acesso às *oportunidades de mobilidade* - como ocorrem nos relatos de início da vida laboral, onde os laços fortes acionam uma rede de laços mais distantes para a indicação de uma oportunidade de trabalho - no caso dos trabalhadores ambulantes do BRT, são outras formas de acesso que aparecem com mais força nas narrativas compartilhadas, são elas: (1) a presença de um indivíduo muito próximo (em geral, da rede familiar) que já desempenha a atividade ambulante; (2) a importância das redes de vizinhança, onde a proximidade das moradias gera uma laço em comum, que ajuda na conquista do espaço de venda; e, por fim, (3) a presença de alguém próximo se mostra de maior valor em relação às informações que podem vir dos círculos mais distantes, já que há um processo de aprendizado presencial para entrada na atividade ambulante. Dessa forma, a seção seguinte se dedica a compreender os processos de aprendizado e a sua importância não só para entrada, mas para permanência no trabalho ambulante.

3.3.3 - Narrativas sobre a permanência na atividade: compreendendo os atributos dos ambulantes a partir da *motilidade* e da importância do aprendizado

A presente seção busca discutir os atributos móveis dos trabalhadores ambulantes e relacioná-los com a noção de aprendizado, que é bastante presente nas narrativas de entrada e permanência na atividade de venda móvel. Kaufmann et al. (2004) argumentam que a mobilidade pode ser compreendida enquanto um tipo de capital que os indivíduos dispõem, e que os permitem criar e gerenciar um programa de atividades para organizar seus movimentos. Nesse contexto, os autores lançam mão do conceito de *motilidade* para denominar o conjunto de características que permitem a mobilidade de um indivíduo, e que envolvem três dimensões: o acesso, a competência e apropriação.

A primeira dimensão, o *acesso*, fala sobre as possibilidades de mobilidade que cada contexto oferece, principalmente em relação aos meios de transporte e comunicação disponíveis e sua acessibilidade, que é entendida também em termos de custos (Ibid.). Aqui, duas

características relativas ao acesso aparecem na atividade ambulante no BRT: o ingresso no sistema e a livre circulação através do pagamento de uma só passagem; e a previsão dos horários de chegada dos ônibus nas estações, que são um meio de comunicação que influencia nas tomadas de decisão de mobilidade desses trabalhadores. Essa segunda característica não é uma exclusividade do sistema BRT MOVE, e pode ser observada também nos pontos de ônibus tradicionais da cidade de Belo Horizonte, principalmente naqueles que se localizam em suas regiões mais centrais. Os trechos abaixo trazem os relatos que descrevem a importância do acesso nas possibilidades de agenciamentos móveis dos ambulantes:

Bruna: E cê acha, qual que cê acha que são as principais diferenças de trabalhar na cabine³⁸ e de trabalhar na rua?

Antônio: Ah na rua cê não precisa de ficar pedindo motorista moral,(?) “ô moto me dá moral de vender uma bala lá”, aí “não, pode não”, tem uns que deixa, e **dentro da cabine não precisa, cê pagou sua passagem, entra pra dentro da cabine, fica quieto lá e pronto**

Bruna: Você acha isso bom?

Antônio: Acho...

(Entrevista de Antônio, p. 7)

Perguntei como foi a transição pro BRT, ele disse que foi bom, porque **não precisa mais negociar com o motorista, pode pagar uma passagem e andar no metropolitano por exemplo**, afirmou que também trabalhava lá.

(Relatório Campo 4: Acompanhamento de Marcos, p. 5)

Descemos em uma estação que **Luiz falou que os ônibus iam demorar demais pra passar, falou que eles têm que ficar olhando o painel pra avaliar. Naquele momento o ônibus mais próximo era em 17 minutos, então decidi ir pra outra cabine, pegamos o 83P vazio**, ele sentou no banco próximo ao motorista e ficou conversando.

(Relatório de campo 16: Acompanhamento de Luiz, p.2)

O primeiro relato, de Antônio, mostra como as condições de acesso se transformaram com o surgimento do BRT, já que nos ônibus da rua era necessário a “moral” dos motoristas para conseguir entrar, e dentro do sistema o pagamento de uma passagem garante uma maior independência em termos de possibilidades de mobilidade. É importante ressaltar que mesmo que os motoristas transitem entre as pistas da “rua” e do BRT, esta permanece sendo uma diferença significativa de acesso, que aparece com mais força em algumas narrativas do que em outras.

Ademais, o acompanhamento de Luiz também permitiu observar que a presença das televisões com as previsões de chegada dos ônibus nas estações funciona como um mecanismo efetivo de comunicação, influenciando a tomada de decisão sobre as micromobilidades

³⁸ Os vendedores também chamavam de “trabalhar na cabine” quando se referiam aos espaços do sistema BRT MOVE.

cotidianas de trabalho. Aqui, é importante salientar que a estrutura do sistema BRT, por possuir previsão de horário em todas as estações - em comparação com os pontos comuns que só possuem essa estrutura nas regiões mais centrais-, oferece maior acesso e opções para os vendedores ambulantes, o que permite uma melhor tomada de decisão diante das situações em relação às mobilidades e esperas.

Outra dimensão da motilidade é a *competência*, que engloba as habilidades mais individuais e menos estruturais, em comparação com a dimensão anterior. Essa dimensão se divide em três tipos de capacidades: físicas, adquiridas e organizacionais. As capacidades físicas se referem às habilidades de transferência de uma entidade de um lugar pro outro, e, no caso dos vendedores ambulantes do BRT, podem caracterizar a força física, resistência, a destreza no uso do corpo, habilidade com os equipamentos de venda, entre outros, que são enfatizadas nas narrativas sobre o cotidiano do trabalho em movimento.

Ostrower (2007), em seu trabalho com os ambulantes cariocas, enfatiza a construção da masculinidade dos vendedores homens, através da reafirmação do esforço cotidiano do trabalho. Os trechos abaixo afirmam como a questão do corpo, e de sua força, é importante para decidir sobre os produtos que se pode vender, já que o peso das mercadorias determina o esforço despendido para carregá-las, e diminui as possibilidades de mobilidade dos ambulantes.

Amanda falou que não comprou *as mercadorias* que Olívia e João estão vendendo porque o investimento é muito alto, ela tem muitos filhos e um menino pequeno, além de que **ficou uma semana sem trabalhar, assim não ia ter esse dinheiro pra investir**. Dessa forma, ela ia agarrar³⁹ Olívia pra pedir as mercadorias, o que não seria legal, então ela decidiu não pedir. Além de tudo isso, **a mercadoria é muito pesada (quando acompanhei João ele suava entrando e saindo dos ônibus, e quando carreguei as sacolas com as mercadorias achei ela muito pesada, quase me desequilibrei)**. Amanda disse que não consegue carregar, porque em casa já carrega o menino pequeno toda hora, então fica muito cansativo. [...] Disse que água vende rápido, por exemplo, e meio a meio, ou seja, **ganham o dobro do valor (lucro de 100%), mas que também é muito pesada e ela também não consegue vender**.

(Relatório de campo 15: Acompanhamento de Amanda, p.1)

Mariana me contou que quando começou a trabalhar sentia **muitas dores nos pés**. Além disso, **demorou algum tempo para adaptar os recipientes nos quais vende os brigadeiros**. Primeiro, levava uma vasilha grande, branca, cheia de brigadeiros, mas **ela era muito pesada e seus dedos doíam muito, a ponto do dedão onde apoiava ficar dormente e ela sentir a dormência até hoje**. Depois, sua mãe comprou a vasilha menor que leva hoje, mais bonita também (segundo ela), mas que **cortou o seu dedão na hora de apoiar pra vender. Ela deu um jeito nisso colocando um EVA (tecido de borracha) no buraco onde apoia o dedo, o que resolveu o problema**. Atualmente, ela leva uma mochila preta, uma sacola grande e colorida, onde dentro dela organiza uma vasilha maior branca com os brigadeiros, e uma menor, essa mais bonita que a mãe deu, que ela usa pra oferecer para os

³⁹ Expressão muito utilizada em Belo Horizonte e que significa “atrasar” ou “atrapalhar” no contexto em questão.

passageiros no ônibus durante a venda. Além disso, usa uma pochete onde coloca o dinheiro.

[...]

Voltando às práticas de venda, ela falou que teve que aprender a **“segurar com as costas”**, que **nem sabia que isso era possível, mas que era necessário para conseguir se equilibrar nos ônibus**. Me contou outras histórias de quando **quase caiu**, por causa de uma **freada brusca de um motorista**. Falou também que brincava que deveria existir **um santo padroeiro dos vendedores ambulantes, que protegia eles de não caírem dentro dos ônibus**.

(Relatório de campo 9: Acompanhamento de Mariana, p.3-4)

É importante salientar também que, além da questão da força física no caso dos ambulantes que trabalham dentro dos ônibus do sistema BRT, o *equilíbrio* se apresenta como aprendizado corporal fundamental, afinal, é preciso carregar os equipamentos de venda com os produtos, falar dentro dos ônibus, receber dinheiro e devolver o troco. Enfim, inúmeras micromobilidades, além da mobilidade nas próprias rotas dos ônibus em que se vende, que fazem parte do cotidiano de trabalho desses sujeitos. A adaptação dos equipamentos de venda também é uma questão importante para os vendedores, principalmente para aquelas que, como Mariana no relato acima, tiveram que aprender pela prática como organizar as mercadorias e os demais aparatos de venda (dinheiro, suprimentos pessoais, celular, máquina de cartão, etc.)

As *capacidades adquiridas* são aquelas que envolvem a obtenção de conhecimentos sobre “[...] regras e regulamentos de movimento, licenças, autorizações, conhecimento específico dos terrenos e dos códigos⁴⁰” (KAUFMANN, 2004, p.150). Já as *capacidades organizacionais* são aquelas que envolvem o planejamento e a sincronização, incluindo a aquisição de informações, habilidades e capacidades (Ibid.). Portanto, é principalmente a partir das noções de *capacidades adquiridas e organizacionais* que se assenta a ideia de aprendizado aqui discutida. Esses tipos de capacidades, no caso dos vendedores ambulantes do BRT, são essenciais para entrada e permanência nos circuitos de trabalho, e são muitas vezes alcançados através da observação e das relações com os outros vendedores. Dessa forma, a ideia de aprendizado atravessa as narrativas dos vendedores ambulantes do BRT, e está principalmente relacionada com o início das atividades de venda, com a ajuda das redes de amizade, e com os conhecimentos necessários para o desempenho cotidiano desse tipo de trabalho.

O trabalho de Raposo (2015) sobre os vendedores ambulantes dos ônibus do Distrito Federal também traz considerações sobre a importância de compreender os aspectos relacionados aos aprendizados práticos sobre a atividade de venda ambulante. A autora afirma que as táticas de venda expressam todo um *know-how* próprio do trabalho do vendedor ambulante, que é adquirido através de sua prática, e não se configura como “[...] tarefa para

⁴⁰ Tradução própria.

qualquer um, pois é necessário ter coragem e ‘ser guerreiro.’” (RAPOSO, 2015, p. 72). Contudo, mais do que compreender as táticas e estratégias individuais, busca-se refletir sobre os processos relacionais de aprendizado envolvidos no trabalho dos sujeitos ambulantes, principalmente através da compreensão de suas capacidades de mobilidade.

Esses conhecimentos adquiridos através das relações aparecem nas narrativas em três dimensões principais: a primeira delas é relativa aos conhecimentos sobre o funcionamento dos sistemas de transporte, tanto dos ônibus “da rua” (que é como os vendedores se referem ao sistema de ônibus tradicionais), quanto do Sistema BRT MOVE, de suas linhas, estações, espaços e características de operação, que são essenciais para as escolhas de mobilidade dos ambulantes; a segunda se relaciona aos conhecimentos sobre a atividade de venda em si, como a escolha dos produtos, dos equipamentos de venda, dos fornecedores, e que também envolvem os aprendizados sobre o uso do corpo em movimento na hora da venda; e a terceira e última se relaciona com os discursos feitos dentro dos ônibus, ou seja, com o gerenciamento da fala e da relação com os passageiros, que são a clientela ambulante. Os trechos selecionados trazem os momentos em que se narram os aprendizados, em geral, relacionados com alguma pessoa que ajuda ou facilita nesse processo:

Augusto ajudou Roberta a entrar na venda. Isso foi mais ou menos há dois anos e meio, perto da época em que sua filha nasceu. **Ele ficou uma semana andando com ela nos ônibus, mostrando como vendia.** [...] Roberta vende balas. **Augusto não só a trouxe para vender e a ajudou como arrumou a caixa de balas, e a levou na loja na frente da Slap para colocar as alças.**

Sobre como ele aprendeu a vender, falou que **ficou uma semana indo junto com outro vendedor, vendo como ele vendia.** Falou que tinha uma pessoa que ia com ele, mas que eles vendiam separados, porque era melhor. Entendi que eles vendiam mais separados do que quando estavam juntos.

(Relatório de campo 3: Acompanhamento de Márcio, p.1)

Olívia: [...] Aí a hora que eu tava indo trabalhar uma amiga minha falou assim **“nossa espera aí que o Tiago tá indo trabalhar daqui a pouco, pedi ele pra te levar pra um lugar bom” porque é meu vizinho também que é baleiro...**[Ah tá...]. Ai eu fiquei esperando ele, o horário dele chegar no ponto, ai na hora que ele chegou no ponto ela conversou com ele, **ele falou “vou te levar pra um lugar legal que os motoristas tudo deixa”, aí foi aonde que ele me levou pra Andradadas, pra trabalhar na Andradadas.**

Bruna: Andradadas aonde mais ou menos?

Olívia: Na avenida dos Andradadas na Praça da Estação

Bruna: Ah, na praça da estação

Olívia: Uhum, fui pra lá

Bruna: Aí lá como foi esse começo assim? Porque cê vendia de porta em porta né? Antes, na *Empresa de Telefonia Móvel...*

Olívia: **Aí ele me deu os papelzinho dele [ah...]. Pra mim poder entregar...**

Bruna: Que que tava escrito no papel cê lembra?

Olívia: **“Ninguém...é tão rico que não possa precisar, ninguém é tão pobre que não possa ajudar, tenho variedade de balas um real e três reais”.**

(Entrevista com Olívia, p.5)

Dessa forma, as narrativas trazem o aprendizado que ocorre a partir do entendimento de que há: uma organização da circulação nos sistemas de transporte, regras de trabalho e convivência com outros vendedores (principalmente o respeito às regras das pistas⁴¹), locais já estabelecidos de compra de mercadorias e equipamentos, e formas de interagir com os passageiros, principalmente em relação ao que se fala dentro dos ônibus. Neste ponto, é interessante refletir sobre a dimensão de “capacidade” da motilidade, que Kaufmann et al. (2004) afirmam ser mais individual: por um lado, ela é realmente mais próxima dos indivíduos do que as macroestruturas que caracterizam a dimensão de acesso, e, por outro, não se apresentam de forma tão individual nos ambulantes do BRT, já que suas capacidades adquiridas resultam, em boa parte, de um processo relacional de aprendizagem.

Aqui, antes de caminhar para a última dimensão da motilidade, faz-se interessante uma discussão sobre o papel das falas dentro dos ônibus, e de que forma os sujeitos aprendem o que, como e por quanto tempo falar. A importância das estratégias discursivas é enfatizada por vários autores que realizam pesquisas que olham mais *de perto e de dentro* para as práticas cotidianas dos sujeitos ambulantes (OSTROWER, 2007; RAPOSO, 2015; CORDEIRO, 2017). Raposo (2015) afirma que, apesar do objetivo final do discurso ser a venda, há uma diferença entre os discursos e mecanismos performáticos encontrados na interação com a clientela nos diferentes grupos de vendedores.

No caso dos ambulantes do BRT MOVE, observou-se também uma heterogeneidade na formas de falar em público, contudo, ainda assim, essas falas eram perpassadas por algumas características em comum, como: a interrupção do silêncio através de um “bom dia”, “boa tarde” ou “boa noite”, muitas vezes acompanhado de um pedido de desculpas pela interrupção da viagem dos passageiros; uma fala de propaganda em si, que enfatiza o produto ou a história de vida do vendedor; e um anúncio de que irá percorrer o ônibus, passando, em seguida, pelos corredores e oferecendo individualmente o produto. Ostrower (2007) apud Raposo (2015) ressalta que apesar de aparentarem muitas vezes o imprevisto esses comerciais “possuem certa regularidade e são previamente esquematizados e estudados” (OSTROWER, 2007 apud RAPOSO, 2015). Entretanto, mais do que isso, no caso dos ambulantes do BRT, observou-se que o aprendizado desses comerciais acontece através de uma intensa observação do discurso dos outros vendedores, como uma espécie de “inspiração” e “costura de influências” para compor sua própria fala. Os trechos abaixo mostram algumas dessas narrativas:

⁴¹ Esse tema será aprofundado no capítulo 4, onde serão discutidas as transformações socioespaciais a partir da implantação do Sistema BRT MOVE.

Então, **começou a observar nos ônibus e treinou em casa 1 mês pra conseguir falar**. Augusto ensinou pra ela a diferença entre os ônibus paradores e os diretos. **Contou que no início não falava, mas viu os outros baleiros falando**.
(Entrevista de Roberta, p.1)

Jorge vende há 5 anos e sustenta sua mulher (que acabou de perder o emprego na padaria), e suas cinco filhas (as duas últimas gêmeas), com o dinheiro que ganha como vendedor no BRT. **Aprendeu a vender entrando nos ônibus e vendo o que os outros vendedores falavam, pegou de cada um pouquinho e montou sua própria fala**.
(Caderno de campo 11: Acompanhamento de Jorge)

Bruna: **E como que você decidiu o que você ia falar no ônibus? Você via outras pessoas vendendo e falando?**

Olívia: **Sim, o meu, o meu, o meu comércio é um pouco de cada baleiro, pegando um tiquinho de um, um pouquinho de outro**

Bruna: E como você decide o que falar assim, tipo?

Olívia: **Ah é o básico do que todo mundo fala, o básico assim pra você poder oferecer as mercadorias, não tem muito erro não**
(Entrevista de Olívia, p. 9)

Bruna: **que que você chama de dá atenção? dentro de um ônibus**, por exemplo?

Mariana: ah, **dá uma boa tarde**, por exemplo, quando você, **responder, não fechar olho**, risos. **fone de ouvido, fingir que não tá ouvindo**, tudo bem, a **pessoa tem direito também, deve tá incomodando**, tem gente até que fala ‘desculpe tá incomodando a viagem e o silêncio de vocês’, muitas pessoas falam isso. **eu peço licença e tento falar, não grito, falo baixo, é....com educação**.
(Entrevista com Mariana, p.18)

Ostrower (2007) cita Bourdieu (1996) para refletir sobre as forças das expressões desses discursos, que estão mais ligadas ao poder delegado ao seu porta-voz, do que ao poder das palavras em si mesmas. Dessa forma, para a autora, o “comercial” dos ambulantes só alcança êxito quando o sujeito que fala conquista certo nível de “autoridade” em seu discurso. Entretanto, afirma também que essa legitimidade da fala deve ser conquistada pelos vendedores e que [...] é preciso que o vendedor, ao se apresentar, seja percebido como trabalhador legítimo, confrontando as visões estereotipadas acerca de sua atividade.” (OSTROWER, 2007, p.68)

No entanto, pode-se refletir também, partindo da compreensão sobre a linguagem autorizada e o discurso ritual de Bourdieu (2008), que o aprendizado a partir dos discursos de outros vendedores é uma forma de “construir a fala” que permite a entrada desses indivíduos em um grupo ocupacional que já acumulou algum nível de capital simbólico que confere legitimidade àquilo que se fala. Essa *eficácia simbólica* do discurso acontece mediante o reconhecimento do público ouvinte do direito de fala daquele que ali discursa. Esse reconhecimento da legitimidade da fala, conforme relata Mariana no trecho acima, nem sempre ocorre no caso dos vendedores ambulantes, já que muitas vezes eles são ignorados ou desacreditados em seus momentos de discurso dentro dos ônibus. Contudo, o aprendizado a partir do discurso dos “outros” enquanto grupo de vendedores mostra que há uma construção

coletiva da autoridade de fala para que esses sujeitos conquistem legitimidade nos seus discursos. Além disso, as apresentações dos vendedores envolvem uma construção de rotinas interacionais com a clientela a partir da imitação, ou da inspiração, que parte da observação dos discursos dos outros vendedores.

Por fim, retomando as três dimensões da *motilidade* de Kaufmann et al. (2004), a última delas é denominada de *apropriação*. A apropriação possui um caráter mais subjetivo e está relacionada a como os agentes interpretam e agem de acordo com suas possibilidades de acesso e suas capacidades. No caso dos vendedores do BRT, a apropriação dos acessos e capacidades se mostra através de seu sucesso cotidiano de vendas, e do menor número de conflitos com os outros vendedores, passageiros, seguranças e outros funcionários no seu dia a dia. Essa apropriação implica no entendimento e uso dos acessos disponíveis, das regras de circulação e ordem do sistema de transporte, das regras de trabalho e convivência nas pistas, e das formas de se relacionar com a clientela e de desempenhar os procedimentos de venda.

Essa apropriação, aliada ao tempo em que desempenham a atividade ambulante - mesmo que esse tempo seja permeado por intermitências laborais, como veremos na próxima seção-, é o que diferencia os vendedores ambulantes “profissionais” dos “aventureiros”, termos que os próprios ambulantes utilizam para realizar tal distinção. Os profissionais são aqueles que chegam e permanecem, e, através da complexidade de aprendizados descritos anteriormente, se consolidam dentro da atividade e como membros legítimos dos circuitos de venda. Já os aventureiros são aqueles que chegam sem uma rede sólida de apoio para o aprendizado, realizam a atividade de qualquer jeito, sem ter conhecimento ou respeito pelas regras da pista e pela organização já estabelecida entre os vendedores e, em geral, não ficam muito tempo exercendo a venda. A subseção a seguir busca aprofundar as reflexões sobre essa característica de intermitência da atividade ambulante.

3.3.4 - Mobilidades Laterais: a intermitência da atividade ambulante e as interpretações sobre os significados da formalidade

Essa última seção busca compreender uma característica que aparece com bastante força nas narrativas de história de vida e de trabalho dos sujeitos ambulantes: o caráter *intermitente* da atividade de venda móvel. Aqui, é importante salientar que a característica de intermitência não é regra geral, absoluta entre todos os vendedores que compartilharam suas histórias, mas que se configura como atributo que atravessa muitos relatos sobre a vida laboral desses sujeitos. Sendo assim, foram observados três tipos de configurações em que essas mobilidades laterais operam na vida dos sujeitos: a primeira, caracteriza-se pela mobilidade entre atividades laborais formais e informais; a segunda, entre várias atividades informais; e a terceira, é formada por aquelas narrativas que contam mais sobre a permanência, enfatizando a regularidade e a “profissionalização” da atividade.

Dessa forma, as narrativas abaixo mostram essas diferentes configurações em relação às mobilidades laterais dos ambulantes do BRT. É possível observar que eles se movimentam entre diferentes tipos de atividade e costumam retornar, eventualmente, para a venda ambulante, seja com intenção de permanecer por um longo tempo, seja para complementar a renda em seu tempo livre. Os relatos abaixo mostram esse caráter intermitente da atividade:

João: aí nós, marquei com ele, aí eu só parei, **eu só saí da rua pra poder trabalhar na mineradora. trabalhei quatro anos na mineradora, briguei com o supervisor, saí e voltei pra rua.**

Bruna: quando foi isso esse seu trabalho na mineradora? era fichado?

João: **era fichado.** eu era funcionário da *mineradora*. deixa eu ver.... quando que foi aquela crise do Lula lá? [foi...] 2007?2008? [acho que foi] é mais ou menos nesse período, [incompreensível] 2006 até 2010, 2011

Bruna: aí cê ficou na *mineradora* trabalhando fichado?

João: aí **eu trabalhava fichado na mineradora, aí não saia pra rua não, ai, ai dei um tempinho da rua, né. aí saí da mineradora porque discuti com o um negócio [com o supervisor] com o supervisor. comecei a, fiz o curso de eletricista, né, fiquei um tempo entre a rua e o serviço de elétrica, alternando. fiquei mais ou menos um ano, uns 2 anos né, nesse negócio vinha pra rua só depois acabava o serviço**

Bruna: cê ficava com dois trabalhos ao mesmo tempo?

João: é

Bruna: trabalhava na rua e no...

João: não. **eu trabalhava na elétrica e vinha pra rua.**

Bruna: ah tá, o principal era....

João: **o principal era eletricista.**

(Entrevista com João, p. 9)

Francisco: **É, voltei pra pista, voltei a trabalhar também, depois teve um tempo também que minha mãe tava mexendo no lote dela lá [uhum, mas a pista...] Aí depois eu fui, rodei, saí da cadeia, comecei a trabalhar aí tem uma semana que eu voltei pra pista, fiquei quatro meses fora aí que eu tava trabalhando fichado**

Pesquisador: Tô ligado, mas a pista sempre foi presente né?

Francisco: **sempre foi presente**

Pesquisador: **Enquanto cê não tava trabalhando fichado cê tava na pista...**

Francisco: **É**

Pesquisador: Beleza.

(Entrevista com Francisco, p.2)

Que ele tem visão de futuro e que daqui a uns dois ou três anos quer estar com uma loja de eletrônicos, e **“vir só bicar de vez em quando na pista”**. Falou que **tem muitos vendedores na estação Silvano Brandão que vem no começo do mês e depois some.**

(Caderno de campo 16: Acompanhamento de Luiz, p.1)

Dessa forma, os relatos mostram que há uma forte *mobilidade lateral* desses sujeitos entre diferentes atividades formais e informais, e em menor grau até mesmo ilegais, que se deslocam a partir dessa nova forma de mobilidade urbana relacionada ao trabalho, onde as fronteiras classificatórias das atividades são porosas (TELLES e HIRATA, 2007). Podemos observar que João experimentou em sua vida laboral um período de formalidade (carteira assinada), e, depois, outro período de concomitância de atividades informais (eletricista e ambulante), até sua situação atual de dedicação total à atividade ambulante. Dessa forma, ele experimentou os diferentes tipos de configuração das mobilidades laterais proposto anteriormente, em diferentes momentos de sua vida.

Nesse ponto, Diniz (2016) enfatiza que uma das principais características do circuito inferior da economia é seu estado de permanente transformação, que evidencia sua adaptabilidade às demandas externas, onde “A mudança de atividade é facilitada pela pequena quantidade de capital investido” (DINIZ, 2016, p.5). Essa afirmação se aplica parcialmente ao caso dos vendedores ambulantes em questão: por um lado, há uma alta mobilidade entre as atividades, visto que o investimento inicial nas mercadorias vendidas não é tão alto; contudo, por outro lado, existem outros custos não financeiros envolvidos no afastamento da atividade, como: o enfraquecimento das redes de amizade, a diminuição da interação com a clientela (que já não lembra mais quem é o vendedor em questão, pois ele não está mais lá todos os dias), e as mudanças que ocorrem nas regras do sistema de transporte ou das pistas, que fazem com que o vendedor que fica muito tempo afastado da atividade tenha que ser atualizado dos códigos vigentes por seus colegas de profissão.

É importante salientar também que a informalidade não está só na atividade ambulante, pois o próprio exercício de João enquanto eletricista autônomo também o colocava em uma situação de ausência, por exemplo, de uma carteira assinada. Além disso, outros relatos também confirmam que o trabalho para terceiros, ou seja, que não é exercido de forma autônoma, também pode ser perpassado pela informalidade, e em alguns poucos casos, até pela ilegalidade. Dessa forma, é necessário compreender que os graus de formalidade e informalidade são

experenciados por esses sujeitos de diversas formas, em diferentes atividades, e não se restringem ao tempo em que exercem a ambulância.

Ademais, o trabalho formal não é aspiração comum entre todos os vendedores, pois muitos consideram algumas características desse tipo de atividade negativas, como ter que se reportar à um padrão, ter um horário rígido de entrada e saída do trabalho, e renda mensal fixa inferior ao que eles conseguem ganhar trabalhando como ambulantes. Algumas narrativas de suas interpretações sobre a formalidade foram selecionadas abaixo:

Bruna: E quando cê começou a vender nos ônibus **que que cê achou de mais diferente?** do que na venda que cê fazia na *Empresa de Telefonía Móvel*, por exemplo, **que era mais formal, carteira assinada....Qual que cê acha que é a diferença do emprego que cê tem agora pro emprego que cê tinha antes?**

Olívia: **Que eu não fico sem dinheiro, todos os dias eu tenho dinheiro**

Bruna: Essa pra você é a principal diferença? ...E isso é positivo ou negativo?

Olívia: **É positivo, porque quando cê trabalha, quando cê é assalariada cê tem que esperar virar o mês pro cê ter o dinheiro aí cê paga tudo e fica sem dinheiro...e você estando na rua não, muitas das vezes acontece uma emergência vamos supor que seu gás acabou cê trabalha o dia inteiro batalha batalha pra cê arrumar o dinheiro do gás**

Bruna: Aham...

Olívia: Um remédio, alguma coisa assim

[...]

Bruna: Entendi. Então você acha que é positivo essa...**se você tivesse uma proposta de emprego formal como que seria sua reação a isso?** cê ia pensar? cê acha que não vale a pena? que vale a pena?

Olívia: **Ah eu pensaria. Porque aqui eu tenho, eu faço meu horário entendeu? se eu precisar levar minha mãe no médico eu posso falta pra levar, se precisar resolver alguma coisa eu falto pra levar, e eu trabalhando de carteira assinada eu não posso, não tem essas vantagens**

Bruna: Sim

Olívia: Não posso...eu tenho que tá lá todo dia

(Entrevista com Olívia, p. 6)

Em algum momento ele falou que estava **procurando um emprego formal**, que tinha até feito uma *Empresa de Refrigerante*, **mas pagavam mil duzentos e poucos reais, e ali ele fazia quinhentos reais por semana, então pensando só no dinheiro, não compensava.**

(Caderno de campo 1: Acompanhamento de Lucas, p.2)

Falou que o **emprego anterior (formal) era bom por ter mais segurança**, mas que nos ônibus ganha mais dinheiro. Tanto Jorge quanto Francisco **concordaram que era ruim ser empregado de alguém, disseram que era “muito ruim trabalhar pros outros”.**

(Caderno de campo 11: Acompanhamento de Francisco, p.1)

Essas narrativas sobre a atividade formal evidenciam que algumas características como o salário fixo e estável no final do mês, e as horas de trabalho regulares durante os dias da semana, podem ser interpretadas pelos sujeitos ambulantes como falta de flexibilidade de ganhos e de tempo. O ganho por produtividade, ou seja, por quantidade de horas trabalhadas, faz com que os ambulantes gerenciem seus tempos e suas mobilidades em suas rotinas para: trabalhar mais horas nos dias em que precisam pagar uma conta mais alta; ou realizar tarefas de

cuidado domésticas no meio do dia, sem horários fixos para voltar para pista; além da possibilidade de inaugurar um novo produto na pista e vender tão bem a ponto de juntar dinheiro para outras demandas que exigem maior capital financeiro.

Machado et al (2008) apud Diniz (2016) falam que a decisão do auto emprego no caso dos trabalhadores por conta própria no Brasil pode ser considerada uma estratégia, já que com seus níveis de escolaridade não conseguem rendimentos elevados no mercado formal. Em geral, o mercado de trabalho formal se apresenta de forma precária para esses sujeitos, pois além dos rendimentos menores, eles ainda têm jornadas de trabalho fixas que os impedem de ter autonomia nas decisões sobre as suas rotinas.

Neto e Nadalin (2016), em sua pesquisa em cinco regiões metropolitanas do Brasil, buscam compreender se há diferença na escolha de moradia entre os trabalhadores formais e informais, e seus resultados mostram que os trabalhadores informais gastam menos tempo nas suas viagens diárias entre casa e trabalho. No caso dos ambulantes do BRT, observou-se que as pistas que esses indivíduos trabalhavam ficavam, em geral, a uma linha alimentadora⁴² de distância da estação de integração mais próxima. Isso significa que basta que esses indivíduos embarquem em algum ônibus de suas pistas até a estação de integração mais próxima, para de lá pegar um ônibus direto para os seus bairros. Sendo assim, foi comum observar que as distâncias percorridas para ir até o trabalho formal também eram um critério importante para decisão sobre permanecer na atividade ambulante.

Contudo, a intenção da presente reflexão não é apontar as vantagens da informalidade diante da formalidade, no caso desses trabalhadores ambulantes, e sim discutir que essas duas categorias pensadas de forma dicotômica e subordinada, (onde há um juízo negativo sobre a informalidade e, conseqüentemente, positivo sobre a formalidade) não são suficientes para compreender as dinâmicas de trabalho desses indivíduos. Assim, através de estratégias que envolvem suas redes próximas e distantes, suas oportunidades espaciais e de aprendizado, e seus desejos e necessidades em relação ao cotidiano de trabalho, eles se movem entre diversas atividades laborais que lhes garantam maiores ganhos (financeiros, afetivos/emocionais, de liberdade, qualidade de vida, e até mesmo reconhecimento). Portanto, a característica de *intermitência* da atividade ambulante é importante para compreender as narrativas de trabalho

⁴² As linhas alimentadoras são aquelas que conectam as grandes estações de integração com os bairros. Em geral, dentro das dinâmicas do Sistema BRT MOVE, os ônibus (articulados) que trafegam pelos corredores exclusivos realizam os trajetos centro/regionais (e vice-versa) até essas estações de integração, e de lá, os usuários se conectam às plataformas alimentadoras para embarcar nos ônibus (convencionais) que levam aos bairros.

desses sujeitos, e suas mobilidades laterais entre as frágeis fronteiras do formal, do informal e do ilícito.

3.4 - ALGUMAS CONSIDERAÇÕES GERAIS SOBRE AS HISTÓRIAS LABORAIS E AS DINÂMICAS DE TRABALHO NO BRT

O presente capítulo se dedicou a discutir sobre a articulação das práticas dos vendedores ambulantes do BRT e suas histórias de vida, a partir da compreensão de suas narrativas sobre seus trabalhos e sua inserção na atividade ambulante. Em primeiro lugar, mostrou-se que os sujeitos que atualmente exercem a atividade ambulante no BRT, em geral, iniciaram sua vida laboral muito cedo, como resultado de um processo de necessidade de independência, abandono escolar, e construção de uma família. Esses acontecimentos funcionaram como ponto de inflexão que deu início às suas vidas laborais.

Esses inícios também têm influência de suas redes mais próximas, principalmente no que se refere a circulação das informações sobre as oportunidades em outros círculos sociais, conforme discute Granovetter (1977). Já o início da atividade de venda ambulante é marcado pelo vínculo com uma pessoa que já exerce essa atividade, e que pode pessoalmente inserir esse indivíduo nos circuitos de venda. Nesse contexto, as relações em si, mais do que a circulação de informações, são importantes para esse processo.

Além disso, a permanência na atividade também pode ser compreendida a partir de um processo de aprendizado sobre as possibilidades estruturais de acesso, e sobre as capacidades individuais e as apropriações dos sujeitos sobre as regras e ritmos das diversas mobilidades que atravessam suas rotinas de trabalho. Aqui, o conceito de *motilidade* de Kaufmann et al. (2004) ajuda a compreender a importância do capital de mobilidade para o sucesso cotidiano desses sujeitos.

Por fim, discutiu-se a característica de *intermitência* da atividade ambulante, onde o conceito de *mobilidades laterais* de Telles e Hirata (2007) contribui para compreensão desse tipo de mobilidade urbana entre as fronteiras porosas do formal, informal e ilícito. Dessa forma, as narrativas dos sujeitos mostram diferentes agenciamentos laborais durante a vida, onde a atividade ambulante possui papel importante por sua flexibilidade e pela possibilidade de construção de um vínculo com os outros vendedores e com os circuitos de venda.

Portanto, esse capítulo teve como objetivo aproximar as discussões realizadas nos capítulos anteriores sobre informalidade e sobre “quem são os ambulantes”, dos próprios sujeitos que trabalham no dia a dia da venda em movimento no BRT Move, a fim de compreender o que eles mesmos têm a dizer sobre suas histórias de vida e de trabalho. O

movimento entre os capítulos pretendeu sair da teoria, percorrendo uma abordagem comparativa com o extra local, para adentrar os relatos desses sujeitos sobre suas vidas e suas experiências cotidianas na atividade ambulante. Sendo assim, o próximo passo, que é o objetivo do capítulo 4 a seguir, é compreender as práticas do dia a dia de venda desses sujeitos, principalmente em relação aos seus circuitos de venda (pistas) dentro do Sistema BRT.

4 CAPÍTULO - BRT MOVE E TRANSFORMAÇÕES SÓCIO-ESPACIAIS: O QUE CIRCULA NO COTIDIANO DE TRABALHO DOS AMBULANTES?

A mobilidade, pensada a partir dos autores que defendem seu “novo paradigma”, busca superar a falta de espacialidade nas análises sobre o movimento, através da incorporação das estruturas físicas que garantem a materialidade dos deslocamentos (ADEY, 2006; SELLER e URRY, 2006; CRESSWELL e MERRIMAN, 2011). Diante desse contexto, a análise das dinâmicas cotidianas dos vendedores ambulantes do BRT MOVE não pode ser levada adiante sem uma reflexão sobre as transformações sócio-espaciais que ocorreram desde a sua inauguração. Dessa forma, surgem alguns questionamentos, entre eles: como funcionam as práticas regulatórias desses espaços? Como os vendedores organizam suas rotinas e compartilham seus espaços de trabalho? Há algum critério que orienta suas mobilidades nesses espaços? Quais foram as principais transformações trazidas pela implantação do sistema BRT para a rotina desses sujeitos?

Essas transformações fazem parte das narrativas dos ambulantes sobre suas rotinas de trabalho e venda no sistema BRT, e a alguns aspectos da organização dessas mesmas dinâmicas apareceram com mais força nos acompanhamentos vivenciados junto com esses sujeitos no BRT. A prática de pesquisa envolveu a abertura desses vendedores para compartilharem partes do seu dia a dia de trabalho com a pesquisadora, o que possibilitou o desenvolvimento de hipóteses e do trabalho analítico em conjunto, a partir do campo e das comparações com as teorias pré-existentes (BURAWOY, 1979).

Alguns autores da virada da mobilidade, como Büscher e Urry (2009), Ross et al. (2009), e Jirón (2010), dedicam-se a refletir sobre os métodos possíveis diante dessa nova abordagem sobre a mobilidade. Suas contribuições revelam o potencial dos chamados “métodos móveis” para superar as limitações dos métodos já existentes em relação ao tratamento dos processos e fluxos cotidianos. Aqui, as técnicas de caminhadas guiadas e sombreamentos foram referência para elaboração do que seriam os *acompanhamentos* dos sujeitos ambulantes, que permitiram a construção de um conhecimento em movimento e com um intenso diálogo com as práticas do cotidiano.

Portanto, esse capítulo tem como objetivo compreender as transformações sócio-espaciais advindas da implantação do sistema BRT nas dinâmicas cotidianas dos vendedores ambulantes e de suas clientelas. Por meio de um trabalho de campo de quatro meses e meio com esses sujeitos, que envolveu entrevistas em profundidade e os já citados “acompanhamentos”, alguns pontos importantes podem ser destacados. Em primeiro lugar, a (co)existência das regulações normativas e das práticas regulatórias cotidianas, que são

negociadas entre os ambulantes e as autoridades. Essas práticas negociadas no cotidiano revelam um arranjo próximo ao conceito de *managed informality* de Batréau e Bonnet (2016), onde há uma negociação de zonas possíveis para a atividade ambulante dentro do sistema BRT. Em segundo lugar, observou-se que as dinâmicas dos ambulantes do BRT em seu cotidiano envolvem uma forte auto-organização, que perpassa a divisão dos circuitos de venda e das clientelas, principalmente a partir do entendimento sobre justiça e legitimidade. Por fim, refletiu-se sobre a possibilidade de compreender algumas regras organizacionais autogeridas pelos ambulantes como normas sociais sob a perspectiva de Jon Elster (1979), principalmente a partir de um tipo específico dessas normas, que são relativas à distribuição dos recursos.

Dessa forma, o presente capítulo é dividido em quatro partes. Além desta introdução, a primeira seção realiza uma revisão da literatura que aborda as dinâmicas relacionais da venda ambulante em vários lugares do mundo, e se divide em três subseções: uma sobre o debate da relação entre os vendedores ambulantes e os espaços públicos; outra sobre o que é discutido na literatura sobre a relação entre os vendedores ambulantes e os outros agentes humanos (autoridades e clientelas); e, por fim, a última subseção que aborda as políticas públicas especificamente orientadas aos ambulantes. A segunda parte deste capítulo realiza uma breve reflexão sobre o papel da observação participante e dos métodos móveis para a compreensão das práticas cotidianas dos sujeitos ambulantes no BRT. A terceira se dedica a análise das dinâmicas encontradas, a partir de um esforço compreensivo em relação às narrativas que esses sujeitos compartilharam sobre suas relações e rotinas de trabalho. E por fim, uma seção final que discute as considerações sobre as transformações que ocorreram com a implementação do BRT, e as dinâmicas atuais observadas no sistema.

4.1 -REVISÃO DA LITERATURA SOBRE AS DINÂMICAS RELACIONAIS DA VENDA AMBULANTE: CONFLITOS E NEGOCIAÇÕES EM DIVERSAS CIDADES DO MUNDO

Uma parcela expressiva da literatura sobre a venda ambulante se debruça sobre os conflitos e as negociações que fazem parte do cotidiano desses sujeitos, utilizando como fonte empírica de pesquisa as grandes cidades do mundo todo. Estes estudos diferem das produções discutidas nos capítulos anteriores por analisarem essas relações na escala urbana, dialogando sobre as disputas em relação ao uso dos espaços das cidades. Além disso, são produções recentes, posteriores ao ano 2000, das áreas de ciência política, planejamento urbano e geografia, que trazem contribuições para compreensão do fenômeno ambulante de forma mais relacional e espacializada.

Esses conflitos e negociações aparecem nesses trabalhos a partir de três eixos principais, que serão divididos aqui em três subseções: a primeira, discute uma parcela significativa de estudos que se ocupa do debate advindo da relação entre os vendedores ambulantes e os espaços públicos (DONOVAN, 2008; HUNT, 2009; ROCHA; SÁNCHEZ; GARCIA, 2009; CARRIERI et al., 2009, 2010; ALFONSO, 2010; JAYME e DE ALMEIDA NEVES, 2011); a segunda se debruça sobre um outro conjunto de autores que se preocupa com a relação entre os vendedores ambulantes e os outros agentes humanos, como as clientelas e autoridades públicas (MONNET, 2005; SEGURA, 2013; BATRÉAU e BONNET, 2016; SCHOENECKER, 2018; XU e JIANG, 2019); e, por fim, a terceira subseção traz uma discussão sobre os autores que discutem as políticas públicas orientadas a esses trabalhadores (BROMLEY, 2000; BHOWMIK, 2003).

4.1.1 - Contradições urbanas da venda ambulante: o dilema dos espaços públicos

As pesquisas sobre vendedores ambulantes em espaços públicos enfrentam um dilema fundamental: o conflito entre o direito humano ao trabalho (UNESCO, 1998) e a apropriação dos espaços públicos como garantia da plena cidadania (DONOVAN, 2008; HUNT, 2009; ROCHA; SÁNCHEZ; GARCIA, 2009; ALFONSO, 2010). A cidade de Bogotá (Colômbia) foi o cenário investigativo principal desses trabalhos que se propuseram a explorar essa problemática, que suscitou interesse nas mais diversas áreas de pesquisas como planejamento urbano, arquitetura, economia e ciência política. Os pontos de vista divergem: transitam entre aqueles que acreditam ser a ‘recuperação’ dos espaços públicos um projeto de poder do Estado que perpetua as desigualdades estruturais (HUNT, 2009); até aqueles que defendem que as vendas na rua geram externalidades negativas para a cidade e para urbanidade em geral, garantindo a legitimidade do ponto de vista do Estado em assegurar a manutenção dos bens públicos (ROCHA; SÁNCHEZ; GARCIA, 2009; ALFONSO, 2010).

Donovan (2008) analisa as políticas públicas de recuperação dos espaços públicos bogotanos entre os anos de 1988 e 2003 e revela uma trajetória onde, no início, os vendedores ambulantes eram aceitos e ocupavam esses ambientes. Contudo, as organizações de vendedores foram se fragmentando e perdendo espaço, ao mesmo tempo em que se instauraram eleições municipais livres que trouxeram consigo prefeitos ansiosos para “[...] demonstrar sua capacidade de impor o Estado de direito em uma cidade atormentada pelo crime” (DONOVAN, 2008, p.31).

Essa confluência de fatores, ainda segundo o autor, foi a responsável pela mudança política que resultou no processo de retirada dos vendedores da rua e de sua consequente

realocação para os mercados construídos pelo governo. Suas conclusões apontam que os vendedores formalizados nesses mercados apresentaram um declínio nos níveis de renda, ao mesmo tempo em que experimentaram melhoras nas condições de trabalho. Apesar dessa melhora, é notável o abandono dos shoppings construídos pelo governo, que subestimou os custos de formalização e superestimou o apoio dos clientes, que continuaram preferindo a conveniência das ruas (DONOVAN, 2008, p. 45).

Jayme e De Almeida Neves (2011) analisam o processo de realocação de vendedores ambulantes para shoppings populares em Belo Horizonte, que ocorreu a partir do ano de 2003. Os autores afirmam que esse processo gerou inúmeros conflitos, principalmente relacionados ao preço dos aluguéis, à baixa circulação de pessoas, e à construção dessas estruturas comerciais em zonas consideradas por eles como historicamente degradadas, por serem frequentadas por pessoas em situação de rua, usuários de drogas, e prostitutas (JAYME e DE ALMEIDA NEVES, 2011). A literatura sobre o contexto belorizontino aponta que esse processo, que pertenceu a uma política mais abrangente de revitalização urbana, gerou segregação social da população de baixa renda, desarticulação do trabalho dos “camelôs”, e mudanças em termos de identidade do trabalho. Essas transformações foram produtos de uma progressiva inserção desses indivíduos no interior da propriedade privada e na lógica de competição do mercado (CARRIERI et al., 2009, 2010; JAYME e DE ALMEIDA NEVES, 2011).

Rocha, Sánchez e Garcia (2009) e Alfonso (2010) também realizam uma análise dos impactos das políticas de recuperação dos espaços públicos em Bogotá. Porém, focam na mudança que ocorreu em sua aplicação em 2004, quando as políticas de controle, proteção e preservação desses espaços sofreram uma grande diminuição. A questão central para esses autores está em identificar quais são as externalidades negativas geradas pelas vendas de rua que prejudicam as atividades cidadãs ligadas aos espaços públicos. Nesse contexto, as vendas de rua são entendidas como um fenômeno inato das economias urbanas, que fazem parte das próprias dinâmicas dos espaços públicos e como “[...] um elemento que deveria ser incorporado nos diferentes planos e programas de produção, recuperação e melhoramento do espaço público.” (ALFONSO, 2010, p. 7).

As conclusões dos autores são baseadas em um estudo empírico realizado em quatro regiões principais da cidade de Bogotá: Centro, Chapinero, Restrepo e Keneddy. Elas apontam para uma visão da relação entre venda ambulante e espaço público predominantemente negativa, afirmando que os vendedores ambulantes geram danos ao comércio formal da cidade, além de prejudicar a circulação de pedestres, contribuir para o deterioramento urbano e aumentar a percepção de insegurança (ROCHA; SÁNCHEZ; GARCIA, 2009, p.266).

O ponto de vista desses autores privilegia uma ideia de planejamento urbano orientado para o ordenamento territorial e de circulação, representando uma perspectiva mais próxima ao governo, sob a ótica da gestão das cidades. O que fica faltando, em termos de conteúdo empírico, é ouvir a percepção dos vendedores ambulantes sobre seu papel nesses espaços, e o que outras fontes, que não a legislação normativa, têm a dizer sobre a contribuição desses trabalhadores para vida pública urbana. Nesse contexto, deve-se abrir espaço para investigação da percepção da clientela ambulante sobre os sujeitos que vendem, como constroem suas interações com eles, e como compreendem a troca estabelecida, já que sem eles a atividade não existiria.

Hunt (2009), a partir do ponto de vista da ciência política, realiza uma crítica que vai direto ao ponto da prevalência da visão estatal no entendimento sobre os vendedores ambulantes. O autor afirma que as políticas de realocação desses vendedores e a consequente “recuperação” dos espaços públicos das cidades funcionam como *tecnologias espaciais de governança*, que “codifica(m) as desigualdades estruturais como uma questão de cultura, enquanto produz(em) novas formas de segregação nas quais cidadãos e vendedores ambulantes têm lugares e *direitos diferenciados de mobilidade*.” (HUNT, 2009, p. 331).

Dessa forma, o autor compreende o governo como força controladora do comportamento humano, que realiza um cálculo racional para moldar os interesses e desejos a partir das “tecnologias de cidadania”. Uma dessas formas de controle e de sua justificação é a narrativa de recuperação dos espaços públicos das “mãos” dos vendedores ambulantes, através de um discurso que enfatiza sua ameaça à cidadania e sua participação em uma *cultura da informalidade*. A partir desse contexto, a regulamentação do espaço público pelo governo colombiano o transformou em local privilegiado para participação de um cidadão específico, além de implementar a tentativa de ensinar aos vendedores como superar sua “cultura da informalidade”, através de processos democráticos fortemente determinados pelo estado, caracterizando o que o autor chama de *pedagogização da cidadania* (HUNT, 2009, p. 347-348).

Portanto, os autores que se propuseram a explorar a relação controversa entre a atividade ambulante e os espaços públicos apresentaram perspectivas divergentes sobre os impactos desta atividade nesses espaços. Entre aquele que defende que a “recuperação” dos espaços públicos é um projeto de poder do Estado (HUNT, 2009), e aqueles que ressaltam as externalidades negativas que esses indivíduos ambulantes geram para estes espaços (ROCHA; SÁNCHEZ; GARCIA, 2009; ALFONSO, 2010), é fundamental compreender que este dilema só existe porque estes ambulantes possuem uma alta mobilidade, e ocupam um espaço de visibilidade no contexto das grandes cidades, gerando grandes impactos nas dinâmicas urbanas. O próximo

tópico se dedica a explorar como essas dinâmicas urbanas envolvem também as redes de relações desses indivíduos, principalmente através dos conflitos e negociações que eles vivenciam em seu cotidiano.

4.1.2 - Vendedores ambulantes em relação: clientela ambulantes e autoridades locais

Outra parte da literatura relevante sobre o comércio ambulante pode ser classificada como mais relacional, pois busca compreender as relações entre esses sujeitos e os agentes públicos e/ou com suas “clientelas ambulantes” (MONNET, 2005; SEGURA, 2013; BATRÉAU e BONNET, 2016; SCHOENECKER, 2018; XU e JIANG, 2019). Monnet (2005) se debruça sobre o conceito de *ambulantaje*, que consiste na ação de “ser ambulante”, afirmando que a explicação desse fenômeno como válvula de segurança frente ao desemprego não é satisfatória, e que a “[...] situação mais comum para a maioria dos atores econômicos é estar em uma posição intermediária, em um *continuum* entre formalidade e informalidade [...]” (MONNET, 2005, p. 4). Dessa forma, o autor define a relação entre comércio ambulante e informalidade como uma questão de “grau” ou de “aproximação”, para a qual todo o tipo de atividade econômica possui certa inclinação.

A partir desse contexto, nos apresenta suas quatro hipóteses radicais relacionadas ao fenômeno da *ambulantaje*: a (1) primeira afirma que a informalidade é uma criação do Estado, pois depende de sua incapacidade histórica de categorizar uma atividade sem localização permanente; a (2) segunda defende que há uma revalorização da *ambulantaje* nos dias atuais, dentro da dinâmica do capitalismo, através da criação do ideal de empreendedorismo autônomo; a (3) terceira sustenta que o que define a *ambulantaje* é o caráter ambulante dos clientes, e não o caráter ambulante do vendedor; e, por fim, a (4) quarta hipótese considera as anteriores e prediz que “[...] o desenvolvimento da *ambulantaje* cresce junto com o crescimento da mobilidade dos cidadãos com os processos de globalização e metropolização (MONNET, 2005, p.6).

A primeira hipótese, que coloca a informalidade como uma criação do Estado, difere das abordagens estruturalistas anteriores por não considerar esse Estado como mantedor e reproduzidor das dinâmicas do capital, e não apontar, dessa forma, o capitalismo como responsável direto pelo fenômeno. Nesse sentido, o autor se aproxima mais da abordagem institucionalista de Soto (1987), por apostar na incapacidade do Estado de gerenciamento da formalidade. Contudo, há uma forte diferença por não ser resolutivo, no sentido de que não tenta oferecer uma “solução”, e sim uma forma de compreensão diferente sobre a atividade, a partir de uma abordagem mais “móvel”. Portanto, a compreensão do autor sobre o fenômeno

da ambulante está diretamente relacionada às dinâmicas e padrões de movimento, e o fenômeno está fundamentalmente ancorado na mobilidade. Os ambulantes são aqueles que oferecem “serviços móveis” para uma “clientela ambulante” que é constituída por clientes móveis, onde ambos articulam uma *economia dos serviços de mobilidade*, que não se reduz a ambulante, mas a atravessa.

A definição do comércio ambulante a partir de uma “clientela ambulante” também pode ser encontrada no estudo de Luis Segura (2013) sobre as vendas e clientelas ambulantes em San José, Costa Rica. O autor possui grande influência de Monnet (2005) e busca compreender qual a relação entre consumidores e vendedores ambulantes nos espaços públicos da cidade, por meio de uma abordagem etnográfica, baseada em observação participante, conversação e entrevista aberta. Seus questionamentos indagam sobre o que os compradores e compradoras encontram nas vendas de rua que não encontram nos comércios formais.

Sua resposta se sustenta na afirmação de que a persistência do comércio ambulante não pode ser reduzida à necessidade de emprego para pessoas que não encontram espaço no mercado de trabalho formal, e que ele deve ser considerado “[...] como uma resposta cultural heurística e relacional (uma posicionalidade) a uma demanda importante que não é completamente satisfeita com o comércio chamado "formal" (legalmente registrado) ou "establishment" (dentro de lojas ou estabelecimentos)” (SEGURA, 2013, p.63). Portanto, para este autor, o fenômeno ambulante encontra suas raízes explicativas principalmente na existência de uma demanda ambulante, e não de uma oferta. Suas conclusões apontam que os compradores ambulantes são mais móveis que os próprios vendedores, e que sua apropriação dos espaços públicos é também uma apropriação de seus clientes, que os utilizam para “[...] observar, pechinchar, negociar, e, se convém, para comprar um produto.” (Ibid., p.69).

Os estudos que investigam a relação entre os vendedores ambulantes e as autoridades públicas, que representam o poder do Estado, são mais recentes. Neles, os autores se preocupam em discutir temas sobre a resistência política desses sujeitos, como reagem ao tratamento que lhes é conferido pelas autoridades, e como funcionam os mecanismos de corrupção e a atuação policial de forma geral (BATRÉAU e BONNET, 2016; SCHOENECKER, 2018; XU e JIANG, 2019). Suas conclusões apontam, de forma mais abrangente e em diferentes contextos ao redor do globo, para um cenário onde as regras não são aplicadas de forma clara e neutra, e sim de forma negociada e localizada, em uma dinâmica que depende fortemente das configurações de poder locais.

Batréau e Bonnet (2016) buscam compreender como se dá a interação entre as autoridades locais e os vendedores ambulantes de Soi Ragnam, uma rua com forte movimento

de mercado em Bangkok (Tailândia), observando se essa interação obedece ou não a legislação nacional e quais as regras e arranjos negociados entre esses sujeitos. Por meio da observação direta e da realização de entrevistas, o autor conclui que a administração do distrito produz e mantém a informalidade através da criação de um conjunto paralelo de regras, que garantem a realização das práticas de venda ambulante com pouca concorrência, ao mesmo tempo em que diminuem as rendas desses vendedores.

É a partir desse contexto de pesquisa que os autores criam o conceito de “*managed informality*”, que se refere ao caráter ativo das autoridades locais em organizar, de forma proposital, “zonas cinzentas” legais para realização das atividades informais (BATRÉAU e BONNET, 2016, p.30). Dessa forma, suas conclusões evidenciam a aplicação de um conjunto alternativo de normas pelas autoridades tailandesas, que se ajustam muito mais às expectativas da população em geral do que as leis oficiais, que possuem fraco apoio popular.

Uma comparação sobre as resistências oferecidas pelos vendedores ambulantes às políticas que lhes são desfavoráveis é produzida por Schoenecker (2018), que realiza observação participante e entrevistas em seis bairros: três em Chicago (EUA), e três em Mumbai (Índia). Sua análise mostra como as regras das cidades podem ser negociadas a partir de baixo, e evidencia a existência de diferentes formas de resistência, de acordo com cada contexto e com resultados específicos. Assim, “mostra que ambientes urbanos distintos oferecem diferentes oportunidades para negociações, reivindicações, presença física e uso de instituições” (SCHOENECKER, 2018, p.46). Portanto, essa autora compreende a cidade de forma mais fluida, negociável e contestável, além de entender que as transformações urbanas podem ser realizadas a partir “de baixo”, através das ações cotidianas de grupos considerados marginalizados (Ibid.).

A criminologia também contribui para o entendimento das relações entre vendedores ambulantes e autoridades locais. O trabalho de Xu e Jiang (2019) traz uma discussão sobre o confronto violento entre os para-policiais “chengguan” e os vendedores de rua na China. Utilizando o método de observação participante e entrevistas, complementados com uma análise de conteúdo de reportagens, os autores demonstram que há uma diferença nos confrontos que envolvem os vendedores ambulantes de acordo com o tipo de polícia envolvida. Em geral, os policiais “auxiliares”, mais próximos da sociedade civil, se envolvem em confrontos mais violentos contra esses trabalhadores, enquanto os policiais “oficiais” se prestam menos a esse tipo de atividade. Isso ocorre fundamentalmente pela produção de relações desiguais de poder dentro do sistema policial, que coloca os policiais auxiliares em uma posição desprivilegiada, e os relega a maior parte de “trabalho sujo”, incluindo a aplicação

da lei no nível de rua que resulta no confronto violento com vendedores ambulantes (XU e JIANG, 2019).

Portanto, a literatura que se dedica a discutir sobre os vendedores ambulantes e suas relações explora com mais cuidado aquelas que acontecem entre eles e as clientelas ambulantes, bem como entre eles e as autoridades locais. No caso das clientelas, o papel que desempenham é crucial para existência da atividade ambulante e, dessa forma, compreender as dinâmicas de vida e trabalho dos sujeitos ambulantes também envolve conhecer como operam as clientelas e as representações que os ambulantes constroem sobre elas. Além disso, os vínculos com as autoridades são carregados de complexidade, onde a aplicação das leis nos contextos locais não ocorre com clareza e neutralidade. Em realidade, os estudos empíricos aqui apresentados mostram que há uma intensa negociação nas dinâmicas de venda locais, que dependem das configurações de poder dentro de cada contexto analisado. A partir desse cenário de aplicação das normas práticas nos contextos locais, parte-se para o debate sobre as práticas regulatórias feitas através das políticas públicas direcionadas para essa população, que é o tema da próxima subseção.

4.1.3 - Práticas regulatórias: como os vendedores ambulantes aparecem nas políticas públicas

Os autores que se preocupam com as políticas públicas relacionadas aos vendedores ambulantes são diferentes daqueles que discutem os espaços públicos porque abordam todos os tipos de políticas relacionadas a esses sujeitos (BROMLEY, 2000; BHOWMIK, 2001, 2003). Dessa forma, não se restringem a discutir apenas as políticas públicas relacionadas aos espaços públicos, onde muitas vezes os vendedores ambulantes aparecem de forma pontual, como um indicador de desordem, ou seja, como um problema público que deve ser eliminado. E sim, dedicam-se a refletir sobre o conteúdo das políticas públicas especificamente direcionadas para esses trabalhadores em diferentes lugares do mundo.

Os resultados desses estudos apontam para um cenário bastante heterogêneo das políticas voltadas para a população ambulante, e que, em grande parte, busca limitar o acesso e o “incômodo” que esses vendedores podem causar nas zonas mais ricas das cidades. Bromley (2000) ressalta a grande quantidade de leis nacionais, locais, e de decretos municipais que são dirigidos especificamente ao comércio ambulante na maioria dos países do mundo. Suas análises se baseiam em mais de 25 anos de pesquisa através de leituras de documentos e observações em diferentes localidades para responder qual é a visão sobre o comércio ambulante nas políticas mundiais, e quais são as questões centrais no debate sobre esse

fenômeno. Seus resultados nos mostram que há uma mistura complexa entre perseguição, tolerância, regulamentação e promoção, que geralmente resulta numa espécie de “contenção”. Essa contenção vem de um contexto em que:

Os vendedores de rua são mantidos fora das áreas de elite e privadas, e seus números são limitados nas “zonas de conflito” de congestionamento máximo. Algumas atividades ilegais de venda são perseguidas em toda a cidade, enquanto o suporte é dado aos tipos de vendedores selecionados e locais considerados especialmente desejáveis. Enquanto isso, os vendedores dispersos nas partes mais pobres e menos congestionadas da cidade são amplamente ignorados (BROMLEY, 2000, p. 23).

Assim, evidencia-se que há uma formulação de políticas públicas que é construída a partir de contextos locais, jogos de poder, e diferenças espaciais dentro das cidades. O autor afirma ainda que as políticas negativas no âmbito público em geral direcionam para a privatização gradual dos espaços públicos, principalmente para grandes empresas, e para a restrição de uma clientela de baixa renda para esses ambulantes (Ibid.).

Sharit Bhowmik (2001, 2003) pesquisa a política nacional voltada para os vendedores ambulantes no contexto das cidades indianas. Sua argumentação alerta para a importância da economia informal e para a necessidade de levar em conta os vendedores ambulantes no planejamento urbano. Para o autor “O fato é que não há planejamento para melhorar as cidades que possam alcançar o sucesso sem a participação dos pobres urbanos. Eles precisam ser integrados ao processo de planejamento [...]” (BHOWMIK, 2003, p. 1546). Além disso, o autor também ressalta a tendência apontada por Bromley (2000), de que a população de baixa renda possui maior potencial para constituir a clientela ambulante desses vendedores, principalmente porque seus produtos são baratos e acessíveis (Ibid., p.1543).

Entretanto, o estudo de William Whyte (1980) sobre a vida nos espaços públicos das grandes cidades evidencia a importância dos vendedores de rua, principalmente os de comida, para a manutenção da vida urbana, através de espaços públicos ocupados por pessoas e cheios de interações. Nesse sentido, ao analisar o caso de Nova Iorque, o autor enfatiza a ocupação das regiões centrais e a importância da circulação e do consumo da venda de rua por toda a população, não somente pelos pobres. Dessa forma, é importante ter cautela ao associar a venda ambulante e sua clientela à pobreza ou à criminalidade, já que cada contexto urbano pode ter dinâmicas de compra e venda ambulantes específicas.

Portanto, o que esses estudos nos mostram sobre as políticas públicas relacionadas aos vendedores ambulantes é que em muitas delas eles são vistos sob a ótica dos “pobres urbanos”, que precisam de ações específicas de diminuição e solução do problema da pobreza urbana. O que devemos destacar de positivo dessa abordagem é a constatação da heterogeneidade do tratamento desses indivíduos, principalmente no que se refere às diferenças nas políticas

públicas de acordo com os contextos urbanos em que essas atividades são inseridas. Esses contextos proporcionam diferentes arranjos de conflitos e negociações, onde os ambulantes conquistam seus espaços através de um intenso jogo de poder local. A partir dessa reflexão sobre a complexidade das relações desses vendedores, e de suas negociações e articulações com os contextos locais, a próxima seção busca discutir como estudar esses vínculos, a partir de uma abordagem empírica mais móvel.

4.2 - COMO ESTUDAR PRÁTICAS COTIDIANAS MÓVEIS: UMA REFLEXÃO SOBRE A OBSERVAÇÃO PARTICIPANTE E OS MÉTODOS MÓVEIS NO ESTUDO DAS DINÂMICAS DOS SUJEITOS AMBULANTES NO BRT

As análises deste capítulo foram realizadas, assim como nos dois capítulos anteriores, a partir das entrevistas e da observação participante, que fizeram parte do trabalho de campo com duração de quatro meses na companhia dos vendedores ambulantes do BRT de Belo Horizonte e Região Metropolitana. Aqui, permanece importante a concepção de estudo de caso estendido de Burawoy (1998), método que acompanha o modelo reflexivo de ciência, onde há o engajamento do pesquisador com o caminho que percorreu na construção do conhecimento. Esse caminho perpassa diversas camadas de diálogo constante: entre o pesquisador e seus sujeitos de pesquisa; entre os processos locais e as forças extra locais; e entre a própria teoria antes, durante, e depois do contato com os sujeitos pesquisados (Ibid.)

Nesse ponto, é interessante realizar algumas considerações sobre as dificuldades encontradas no trabalho de campo. Em primeiro lugar, deparei-me com uma desconfiança em termos do propósito da pesquisa, já que a atividade é atravessada por certo grau de informalidade, e, sendo assim, enfrentei alguma resistência por carregar elementos que podiam ser interpretados como de fiscalização ou controle. Os primeiros aprendizados para lidar com essas questões foram: largar a prancheta grande e adotar um caderno pequeno, de bolso; e não observar muito os vendedores antes de iniciar uma interação, ou seja, chegar nas situações com os ambulantes já realizando uma apresentação de quem eu era e do que se tratava a pesquisa.

Um segundo desafio consistiu em construir uma credibilidade diante dos sujeitos pesquisados, para mostrar a seriedade e os objetivos do trabalho realizado. Nesse ponto, as mulheres ambulantes foram muito importantes para o momento de entrada em campo, já que se mostraram mais abertas a ouvir e ajudar. Foram também as primeiras entrevistadas e acompanhadas com mais profundidade, levaram-me para os seus círculos de amizade no ambiente de trabalho, e me apresentaram aos demais ambulantes, falando sobre minha proposta e pedindo que me ajudassem (ou “fortalecessem”, como costumavam dizer). Dessa forma, assim como discutido no capítulo 02 sobre os papéis relevantes das figuras femininas na atividade ambulante, elas também foram extremamente importantes para o sucesso desse trabalho, ajudando em minha entrada e permanência entre os vendedores ambulantes do BRT.

Um terceiro e último ponto de aprendizado advindo do campo foi importante para orientar toda a construção da narrativa dessa dissertação: o entendimento de que o trabalho realizado pelos ambulantes não é individual, e envolve uma rede sempre presente de familiares

e amigos. Dessa maneira, formou-se a compreensão de que só é possível estudar a complexidade do fenômeno ambulante nesse contexto a partir de uma *abordagem relacional*.

Além disso, a observação participante teve um papel importante, principalmente no compartilhamento sobre opiniões e práticas que levassem em consideração os espaços de mobilidade. Muitas vezes, as perguntas sobre o BRT e as transformações das estruturas espaciais que sua implementação trouxe só eram respondidas a partir da prática, com a copresença em uma mesma experiência e no apontamento de um exemplo, como “tá vendo essa situação, era isso que eu estava tentando te explicar”. Dessa forma, a convivência da pesquisadora com os sujeitos trouxe à tona um conhecimento construído no cotidiano, e que não poderia ser realizado de outra forma.

Becker (1958), ao refletir sobre a observação participante, aborda os problemas de inferência e prova afirma que ela, bem como a pesquisa qualitativa de forma geral, enfrenta um problema de sistematização da grande quantidade de informação obtida em campo. Essa foi uma realidade experimentada durante o processo de análise dessa pesquisa, que exigiu um recorte entre inúmeras possibilidades de categorias analíticas: optou-se pelo entendimento maior de quem são os sujeitos, de seus caminhos e aprendizados laborais, e do entendimento das práticas e dinâmicas do cotidiano nos espaços de mobilidade. Outra ferramenta importante foi a utilização do software de análise qualitativa Atlas.ti⁴³, que permitiu uma sistematização dos resultados nas categorias que se mostraram pertinentes em campo. Ainda segundo Becker (1958), as avaliações sobre as narrativas encontradas devem ser feitas levando em consideração o contexto em que foram ditas, bem como a posição do indivíduo no grupo estudado.

Enfim, o autor ainda propõe como possível solução para os problemas de inferência e prova na observação participante uma “descrição da história natural das conclusões”, que implica em demonstrar ao leitor os caminhos percorridos na análise, para que ele mesmo possa julgar se as evidências apresentadas são suficientes ou não. Sendo assim, intentou-se esclarecer os caminhos analíticos percorridos durante a pesquisa nas reflexões e conclusões que foram feitas sobre esses sujeitos e suas práticas. No conteúdo dos capítulos, alguns trechos aparecem recortados das falas compartilhadas pelos vendedores, e realizou-se um esforço de contextualizá-las diante das perguntas que foram feitas aos interlocutores nos fragmentos em questão. Além disso, muitas reflexões e análises feitas pela pesquisadora no caderno de campo, ainda durante o campo, foram incorporadas no corpo do texto, e não como citações diretas do conteúdo dos cadernos. Essa escolha metodológica foi feita a fim de apurar as análises iniciadas

⁴³ No capítulo anterior há uma descrição mais detalhada sobre o uso desse software nas análises da dissertação.

em campo e apresentar os trechos mais diretos envolvidos de um conteúdo mais trabalhado na forma de texto final pela pesquisadora.

Por fim, é preciso salientar outra fonte de literatura sobre metodologia de pesquisa que foi importante para presente análise: a dos autores vinculados ao novo paradigma da mobilidade, que buscam refletir sobre os métodos móveis orientados para essa nova forma de ciência social pautada no movimento (BÜSCHER e URRY, 2009; ROSS et al., 2009; JIRÓN, 2010). Sendo assim, Büscher e Urry (2009) discutem sobre as implicações dessas novas teorias no processo empírico de investigação, e ressaltam a importância da participação do investigador nos padrões de movimento para realizar outras etapas da pesquisa, como entrevistas ou grupos focais. A vivência da mobilidade em conjunto com esses sujeitos permite uma melhor construção das próximas etapas da pesquisa, que levam em consideração os exemplos e padrões observados no cotidiano (Ibid.).

Os autores ainda pressupõem, a partir da perspectiva de Latour (1993), que “[...] os poderes dos ‘humanos’ sejam constituídos por várias agências materiais, de roupas, ferramentas, objetos, caminhos, edifícios, máquinas, papel e assim por diante. E, portanto, nunca fomos simplesmente ‘humanos’, muito menos puramente sociais⁴⁴” (BÜSCHER e URRY, 2009, p.100). Dessa forma, os autores apontam a importância dos vínculos com os humanos e não-humanos, que também possuem agência nas dinâmicas do dia a dia e, conseqüentemente, nas dinâmicas de movimento desses vendedores.

Além deles, Ross et al. (2009) e Jirón (2010) também discutem seus métodos de investigação em movimento. Os primeiros utilizam as caminhadas guiadas e as interações na jornada de carro, com o objetivo de compreender os significados do movimento e de seus espaços na vida cotidiana de jovens atendidos por serviços públicos. Jirón (2010) se dedica a compreender as práticas de mobilidade diárias em Santiago (Chile) e argumenta que o confinamento não se restringe às áreas fixas, e pode ocorrer também em movimento. Dessa forma, os “altos níveis de mobilidade, longas distâncias e longas horas de viagem diária, juntamente com experiências de mobilidade difíceis e monótonas, podem levar alguns a “perder” a cidade, de maneira semelhante a um túnel (JIRÓN, 2010, p.66). O processo de *tunelamento* descrito pela autora traz uma reflexão sobre as possibilidades de compreender a segregação urbana em movimento.

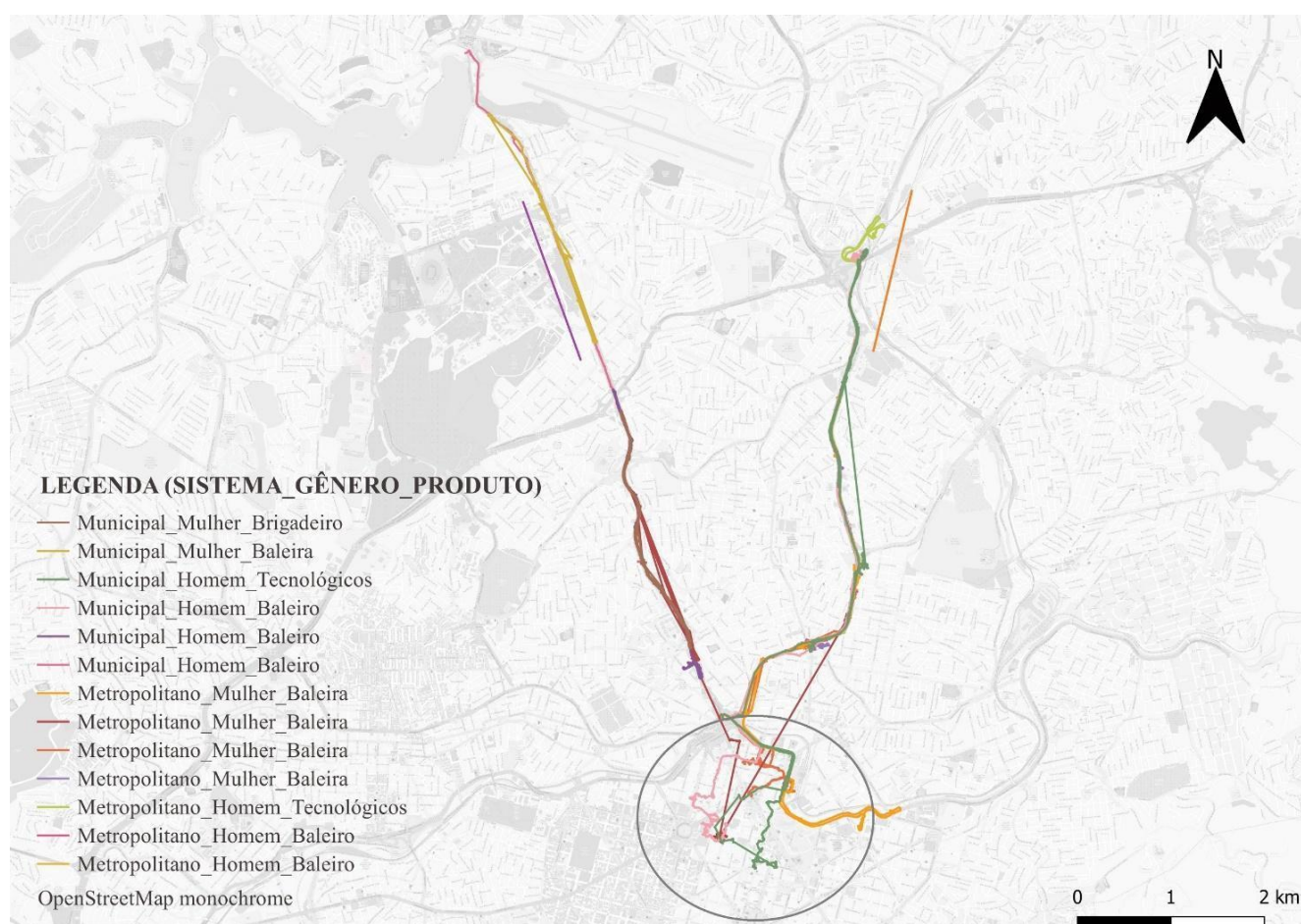
Todos esses autores foram fontes utilizadas para compor, na presente pesquisa, o que se nomeou de *acompanhamento*. Os acompanhamentos foram inicialmente planejados para

⁴⁴ Tradução minha.

ocorrer durante um dia inteiro junto aos ambulantes. Contudo, suas rotinas de trabalho extremamente variáveis e que duravam, muitas vezes, o dia inteiro, dificultaram esse processo. O trabalho de realizar uma observação e escuta atentas em movimento se mostrou infrutífero depois de mais de 4 horas de campo, sendo assim, os acompanhamentos duraram, em média, três horas e meia.

Dessa forma, os sujeitos ambulantes que fizeram parte dessa pesquisa foram acompanhados em turnos de trabalho, durante a manhã (das 8h às 12h), tarde (12h às 18h), ou noite (18h às 21h). É claro que esses turnos, na prática, se misturavam, mas em geral a maior parte dos acompanhamentos ocorreu dentro desse espectro de horários. O mapa 01 mostra algumas rotas percorridas com os vendedores em campo, e separa as cores pelo tipo de sistema (municipal ou metropolitano), por gênero (homem ou mulher), e por tipo de produto vendido (balas, tecnológicos, brigadeiros, etc.).

Mapa 01 - Rotas dos acompanhamentos dos ambulantes no BRT



Fonte: Elaboração própria (rotas obtidas através do uso do aplicativo OSMTracker).

No mapa acima podemos observar que as rotas dos acompanhamentos abrangeram diferentes pistas no corredor Cristiano Machado (rotas que sobem da parte inferior do mapa em

direção ao canto superior direito, ao lado da reta laranja), e no corredor Antônio Carlos (rotas que sobem da parte inferior do mapa em direção ao canto superior esquerdo, ao lado da reta roxa). Além disso, pode-se observar uma convergência das rotas para a região central da cidade (circulada em cinza), onde os vendedores costumam ir comprar suas mercadorias uma ou duas vezes no dia.

Ademais, é importante explicitar como foram construídas as tipologias dos vendedores ambulantes por tipo de produto vendido: os baleiros são uma categoria nativa, pois os próprios ambulantes que vendem balas se classificam dessa forma, assim como são o grupo de vendedores com maior força enquanto tal; já as demais classificações usadas (brigadeiro, tecnológicos, instituição, etc.) foram categorias criadas pela pesquisadora para classificar os tipos de vendedores encontrados. Portanto, diante desse detalhamento sobre os acompanhamentos e seus desdobramentos, as duas próximas seções buscam discutir os resultados encontrados, a partir diálogo com a teoria pré-existente e respeitando as narrativas dos interlocutores.

4.3 – TRANSFORMAÇÕES E PERMANÊNCIAS NAS DINÂMICAS SÓCIOESPACIAIS DOS VENDEDORES AMBULANTES DO BRT MOVE

4.3.1 - BRT MOVE municipal e metropolitano: uma reflexão sobre a relação entre as normas institucionais e as normas práticas no cotidiano de trabalho dos sujeitos ambulantes

Os sistemas BRT municipal e metropolitano, que atendem, respectivamente, a cidade de Belo Horizonte e sua região metropolitana, possuem um funcionamento bastante distinto. Enquanto o sistema municipal é de responsabilidade da BHTrans⁴⁵, Empresa de Transportes e Trânsito responsável pelo planejamento da mobilidade urbana dentro dos limites municipais, o Departamento de Edificações e Estradas de Rodagem (DEER/MG) é a agência responsável, a nível estadual, pela gerência do BRT Metropolitano. A separação não se restringe aos órgãos responsáveis, e se revela estruturalmente nas condições de acesso e circulação dentro dos sistemas de BRT: os sistemas têm diferentes cartões eletrônicos para o pagamento de passagem (incluindo cartões de benefícios e gratuidades); não são conectados de nenhuma forma estruturalmente; e possuem regras diferenciadas de gestão e ordenamento de seu funcionamento.

A entrada em campo logo trouxe uma diferença relevante em relação ao fenômeno ambulante dentro dos sistemas BRT: no municipal, as atividades de comércio são reguladas através de portarias que permitem os comércios fixos nas estações, onde o comércio ambulante não é atendido por essas resoluções; enquanto no metropolitano, não há clareza da legislação sobre o tema, e o DEER/MG estabelece em seu “Manual de Fiscalização de Transporte e Trânsito” que a prática de comércio ambulante e de mendicância dentro dos veículos deve ser impedida pelos funcionários (MINAS GERAIS, 2008). Assim, em termos de regulações normativas, o comércio ambulante é dotado de certo grau de informalidade em ambos os sistemas.

No BRT Move municipal, no ano subsequente a sua inauguração, um ato administrativo da BHTrans foi lançado a fim de autorizar e regulamentar o uso das áreas das estações. A

⁴⁵ “Empresa de transportes e Trânsito de Belo Horizonte é responsável pelo planejamento da mobilidade urbana em consonância com as diretrizes gerais do planejamento urbano, pela gestão dos Contratos de Concessão do Serviço de Transporte Coletivo Convencional por Ônibus, pelo gerenciamento dos serviços de táxi, transporte escolar, transporte coletivo suplementar, além do trânsito e sistema viário, incluindo a implantação e manutenção da sinalização estratigráfica e semaforica e a operação do estacionamento rotativo. Em parceria com o Batalhão de Polícia de Trânsito e Guarda Municipal Patrimonial, planeja e executa a fiscalização e operação de trânsito do Município.” Fonte: <<https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans>>. Acesso em: 10/02/2020.

Portaria⁴⁶ n° 141, de 31 de outubro de 2015 permite a instalação de estandes, quiosques, e máquinas dispensadoras de produtos nas estações de integração e transferência do BRT Move municipal. Nesse momento, o uso das áreas das estações funciona de forma temporária e experimental, e se dá através do Termo de Autorização de Uso (TAU), conferido somente a pessoas jurídicas, ao preço de quatrocentos reais por metro quadrado por mês (BELO HORIZONTE, 2015). Em 16 de janeiro 2017, a BHTrans lança a Portaria nº005, que atualiza a norma anterior restringindo as estações de integração com áreas disponíveis para o comércio e aumentando o valor do metro quadrado por mês para quatrocentos e vinte oito reais e setenta e seis centavos. Contudo, a concessão de áreas de comércio nas estações permanece em caráter temporário, podendo ser revogada a qualquer momento pela BHTrans (BELO HORIZONTE, 2017).

Entretanto, apesar da regulação normativa do BRT municipal não tratar dos vendedores itinerantes, que trabalham em movimento entre os ônibus e as estações do sistema, há uma negociação prática sobre a regulação desses indivíduos nesses espaços: sua presença é tolerada em todo o sistema, mas suas vendas são permitidas apenas dentro dos ônibus. É o que relata Joaquim, funcionário do sistema há muitos anos, no trecho abaixo:

Joaquim me esclareceu dúvidas antigas sobre algumas regras cotidianas de venda que foram se estabelecendo entre a BHTrans e os vendedores durante esses 5 anos de negociações diárias em relação às dinâmicas do sistema. Primeiro, falou que a **regra de que os vendedores só podem vender dentro dos ônibus, e não nas estações, se deve ao fato da concorrência com as máquinas dispensadoras de alimentos, que são formalizadas, concorrem aos editais da prefeitura, e vendem bebidas e alimentos dentro das estações**. Dessa forma, seria uma *maneira de manter a diferenciação de certos territórios consumidores*⁴⁷.

(Caderno de campo 6, p.2)

Dessa forma, a narrativa sobre a justificativa da restrição das vendas ambulantes ao interior dos ônibus passa a ideia de separação de clientelas consumidoras. Essa constatação pode ser estendida para as estações maiores, de integração, que não possuem máquinas dispensadoras, mas abrigam os comércios fixos (em geral lanchonetes ou pequenos estabelecimentos de venda de guloseimas), que também podem ser “prejudicados” pela venda dos ambulantes nesses locais.

Nesse ponto, podemos compreender a atitude de negociação dos espaços de venda do BRT pelas autoridades - que tem como sua ponta de ação os seguranças e outros agentes que trabalham nas estações - a partir do conceito de *managed informality* de Batréau e Bonnet

⁴⁶ As portarias são atos normativos secundários que não tem força de lei, e servem como forma de organização e regulação da Administração Pública (GARCIA, 2015).

⁴⁷ Essa é uma reflexão pessoal da pesquisadora escrita no caderno de campo.

(2016). Este conceito enfatiza o caráter ativo das autoridades locais em organizar “zonas cinzentas” para atuação ambulante, a partir do entendimento de que há um ajustamento das regras normativas às expectativas de quem as aplica, bem como da população de forma geral.

No caso do BRT, o ajustamento já vem da própria BHTrans, que instrui os seguranças a aplicarem a regulação de tolerância de venda dentro dos ônibus. Além disso, os vendedores do BRT, apesar de relatarem alguns conflitos com os passageiros, consideram que, em geral, eles oferecem suporte e incentivam as suas vendas. O trecho abaixo traz um relato sobre uma vendedora sobre as situações em que isso ocorreu:

Contou também que perdeu 3 vezes suas mercadorias. Em uma delas levaram um carrinho de ferro caro em uma batida no centro, disse que nesse dia chorou muito. Depois, os policiais concordaram em devolver o carrinho, mas não as mercadorias. Falou que em uma das vezes os **“Passageiros endoidou com eles”, no sentido de que não concordaram com as ações dos policiais, e ficaram do lado dos vendedores.**

(Caderno de campo 17: Acompanhamento de Roberta, p.2)

Dessa forma, dentro do conceito de *managed informality*, o papel das expectativas da população é importante, principalmente quando as leis têm pouco apoio popular (BATRÉAU e BONNET, 2016). Ademais, a justificativa de reserva de clientelas para as máquinas dispensadoras traz uma reflexão sobre o papel dos agentes não-humanos nas dinâmicas cotidianas de venda. Sendo assim, compreendendo a importância do vínculo para superar a distinção entre sujeito/agente e objeto/agido, pode-se interpretar o papel dessas máquinas como objetos ativos, que fazem agir, e inserem diferença nas dinâmicas de venda no BRT, já que as decisões sobre as regulações levam em consideração a sua presença nas estações.

Outro ponto importante para compreensão das práticas regulatórias -sejam normativas ou negociadas no cotidiano - é o entendimento de sua variabilidade no decorrer do tempo. Bromley (2000) afirma que longos períodos de tolerância costumam ser intercalados com ondas curtas de perseguição, principalmente devido ao conhecimento pouco detalhado dos regulamentos por parte dos agentes fiscalizadores. A narrativa abaixo descreve a variedade de regulações pelas quais os trabalhadores ambulantes do BRT passaram:

Em segundo lugar (Joaquim) falou também que, nas negociações iniciais, **a BHTrans (não sei a quem se refere essa decisão em termos mais pessoais) queria que os vendedores vendessem em caixas tampadas, para não chamar a atenção dos compradores.** Por motivos óbvios (pra mim) isso não deu certo, a estratégia visual de produtos a mostra e caixas coloridas são uma ótima propaganda para os ambulantes.

(Caderno de campo 6, p.2)

Dessa forma, a caixa de produtos à mostra é uma estratégia visual muito importante para os vendedores ambulantes, e foi reprimida durante algum tempo dentro do sistema BRT municipal. Alguns vendedores enfatizam a importância do aspecto visual dos produtos

vendidos salientando que caixas mais cheias vendem bem mais, que “[...] caixa vazia não vende, porque ‘fica feio’”, que o “[...] pessoal não compra quando a caixa tá vazia [...]. Compra mais quando a caixa tá cheia” (Caderno de campo 15: Acompanhamento de Amanda, p. 2).

Entretanto, mais do que isso, essa regulação da exposição dos produtos, que não vigora mais nas práticas atuais dos sujeitos ambulantes, mostra a variabilidade das regras negociadas, sendo assim, “As simpatias públicas mudam significativamente, com períodos de tolerância e crescente congestionamento, levando a novas pressões de controle e períodos de repressão, gerando indignação com a brutalidade (BROMLEY, 2000, p.16). Nesse ponto, o papel dos sujeitos ambulantes enquanto sujeitos que resistem e continuam na atividade apesar das inúmeras regulações que lhe atingem também é enfatizado por Schoenecker (2018), que afirma ser possível entender que os grupos considerados marginalizados também podem realizar transformações urbanas a partir “de baixo” (Ibid.).

No caso do BRT metropolitano, as regulações práticas negociadas permitem a venda ambulante nos ônibus e também nas estações (apesar da regulação normativa ser vaga e pouco específica, mas afirmar não ser permitido venda ambulante e mendicância nos ônibus metropolitanos, de forma geral⁴⁸). Nesse contexto, outras questões aparecem como mais relevantes em termos do controle exercido sobre as atividades de venda, como o papel dos motoristas que não param nas estações que só tem vendedores esperando. O trecho abaixo narra essa vivência no contexto metropolitano:

Em um ônibus que entramos, Fernanda deu paçoquinha pro motorista amigo dela. Mas em outras estações levamos **“janeladas” de motoristas que viram que só tinha eu e ela na estação e não pararam (o que é proibido). As “janeladas” são como os vendedores chamam as situações em que os ônibus passam direto, porque o motorista não quer que o vendedor entre para vender.**
(Caderno de campo 18: Acompanhamento de Fernanda, p.2)

Dessa forma, no contexto metropolitano, alguns motoristas que não concordam com as atividades ambulantes expressam seu descontentamento não parando nas estações que só tem vendedores para embarcar, no que eles mesmos chamam de *janeladas*. Já no contexto do BRT municipal, essa situação não foi observada, talvez não porque os motoristas que discordem da atividade ambulante sejam inexistentes, mas porque o controle sobre os ônibus e demais espaços que pertencem ao sistema BRT municipal é maior, e situações como essa se mostraram

48

Disponível

em:

https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKEwiHiNjG9_PiAhVJEkGHalTCt0QFjAAegQIAhAC&url=http%3A%2F%2Fwww.deer.mg.gov.br%2Ffiles%2F77%2FManuais%2F93%2FManual-de-Fiscalizacao-de-Transporte-e-Transito.pdf&usq=AOvVaw2uv01xCC4R9v15AtuKRpuB>. Acesso em: 11/02/2019.

incomuns. Ostrower (2007) cita Moore (2001) para refletir sobre como a legislação é viva, e enfatiza o papel da moral na regulação das práticas nos espaços públicos:

Para a autora, a lei, enquanto processo vivo, deve ser acessada a partir de sua dinâmica e não apenas de uma situação privilegiada. Ao focar o Direito sob uma perspectiva antropológica, alerta para o fato de que aquele não se restringe às suas expressões positivadas, mas é complementado, ou “regulamentado” por inúmeros códigos privados, quase sempre resultantes de disputas e ajustamentos. Nestas esferas, a moral desempenharia um papel preponderante na regulação das práticas e relações vigentes no espaço público. (OSTROWER, 2007, p.46-47)

Portanto, as regulações normativas de ambos os BRTs atribuem um caráter informal à atividade ambulante em seus espaços. Contudo, as práticas regulatórias cotidianas funcionam de outra forma, permitindo arranjos que garantem que o trabalho ambulante seja possível sob certas circunstâncias, acordos e julgamentos. Esse processo pode ser compreendido como um ajuste às expectativas dos aplicadores locais e da população em geral em relação às leis, através de um processo de *managed informality* (BATRÉAU e BONNET, 2016). Aqui, acrescenta-se à literatura que os ajustes podem ocorrer no próprio nível institucional, ou, para ser mais justa com meus interlocutores, que as narrativas construídas sobre os processos regulatórios atribuem à autoridade máxima reguladora os ajustes das permissões que operam nas práticas cotidianas.

4.3.2 - Dinâmicas socioespaciais e BRT: o papel das “pistas”, das “filas” e da noção de “clientelas consumidas” para compreensão das dinâmicas de auto-organização dos vendedores ambulantes

4.3.2.1 - Qual o papel das pistas na organização espacial da atividade ambulante?

As *pistas* são como os sujeitos ambulantes chamam seus locais de trabalho. Elas não são fixas, e, pelo contrário, envolvem uma definição espacial delimitada através das práticas cotidianas de mobilidade nas diferentes rotas de venda. Em geral, cada pista tem seu grupo de ambulantes característico, e alguns ambulantes mais antigos e respeitados podem circular entre diversas pistas. Ostrower (2007) cita Mafra (2005) para pontuar a diferenciação entre os ambulantes das pistas, das barracas, e do camelódromo em Uruguaiana, Rio de Janeiro:

Mafra (2005), em sua pesquisa no Camelódromo da Uruguaiana, no Centro da Cidade do Rio de Janeiro, identificou três modos de ocupação dos espaços pela camelotagem carioca: “na pista”, em que os camelôs circulam pelas ruas, sem ponto fixo; “nas barracas” padronizadas situadas nas calçadas e com ponto fixo licenciados pela Prefeitura; e “no camelódromo”, onde os vendedores concentram-se em boxes de alvenaria com ponto fixo.

Entretanto, o entendimento das pistas somente enquanto forma de ocupação dos ambulantes que circulam pelas ruas é insuficiente para compreender a importância desse conceito espacial para as dinâmicas dos vendedores no BRT. Sendo assim, as *pistas são formas*

de auto-organização da circulação desses trabalhadores nos espaços de mobilidade, que não transitam de maneira aleatória no sistema.

Ademais, essas pistas são, em geral, delimitadas como um trecho entre duas estações do sistema BRT -onde há uma margem de aceitação para passar além dessas estações no caso de uma venda longa, ou algum outro tipo de imprevisto-, bem como pelo conjunto de linhas que fazem as rotas nessas estações. Assim, vendedores podem ter as mesmas estações como limites de suas rotas, mas vender em conjuntos de linhas diferentes, o que também caracteriza uma diferenciação entre pistas. O mapa 02 abaixo representa a rota de um dos vendedores acompanhados, onde é possível observar com clareza a definição da pista de venda:

Mapa 02 - Rotas percorridas junto aos vendedores: exemplo de organização cotidiana das pistas



Fonte: Elaboração própria (rotas obtidas através do uso do aplicativo OSMTracker).

Sendo assim, os vendedores articulam suas mobilidades de venda respeitando os limites desses territórios onde conquistaram um espaço para vender, e convivendo com os outros vendedores que possuem o mesmo direito conquistado de trabalhar nesses espaços. Nesse sentido, o conceito de circuito de Magnani (2002) traz elementos interessantes para reflexão sobre as características das pistas, pois: “Trata-se de uma categoria que descreve o exercício de uma prática ou a oferta de determinado serviço por meio de estabelecimentos, equipamentos e

espaços que não mantêm entre si uma relação de contiguidade espacial, sendo reconhecido em seu conjunto pelos usuários habituais.” (MAGNANI, 2002, p.23).

Dessa maneira, as pistas não envolvem necessariamente uma continuidade espacial e são definidas através das práticas cotidianas dos sujeitos ambulantes, bem como são reconhecidas apenas por aqueles que exercem tal atividade, já que os passageiros e outras pessoas “de fora” não fazem ideia da existência desses circuitos de venda tão bem definidos. Além disso, a distribuição dos ambulantes entre as pistas também opera a partir de turnos, onde o período do dia é um fator importante para compreensão da negociação de legitimidade desses vendedores para trabalhar em determinados circuitos. O relato abaixo mostra a narrativa de Roberta sobre suas possibilidades de acesso e de escolha entre duas pistas, que dependem do período do dia:

Roberta costuma vender no meio do corredor, entre as estações Colégio Militar e UFMG. Mas quando dá 17h, ela vai até a estação Pampulha fazer uma pausa, e depois segue pro corredor da Pedro I. Ela faz isso porque os ônibus do corredor Antônio Carlos ficam muito cheios no horário de pico, e os vendedores que trabalham na Pedro I costumam ir embora mais ou menos por esse horário. Segundo ela: **“o pessoal da Pedro I vende cedo [...] 6 horas da manhã”**. Dessa forma, **a configuração das pistas não se resume às estações ou linhas, mas aos turnos e dias de venda**. (Roberta) Falou também que na Pedro I, em geral, **tem 5 ou 6 baleiros trabalhando durante o dia, mas que “às vezes nem todos vem e passa balaio⁴⁹ sem vender e eles pegam aqui”**. Ou seja, quando falta gente na pista da Pedro I é bom pra ela também, porque chegam mais ônibus na Antônio Carlos sem vender.

(Caderno de campo 17: Acompanhamento de Roberta, p.1)

O relato de Roberta é interessante para salientar a importância dos períodos do dia nas decisões sobre as mobilidades e sobre os circuitos de venda. Além disso, também traz um elemento que perpassa outras narrativas encontradas no campo em relação às ocupações espaciais: a necessidade de uma constante observação das práticas dos outros vendedores para definir as suas próprias. Essa característica não ocorre apenas nas decisões relativas à pista em que se vai trabalhar, e também aparece em outros momentos dentro das dinâmicas de uma mesma pista:

Durante o acompanhamento mesmo Alexandre parecia estar em estações aleatórias no meio do caminho, e em algum momento Jorge comentou que ele tava pegando os ônibus mais na frente e que os ônibus estavam vindo vendidos. **Deu pra perceber o incômodo de Jorge com essa situação, e sua circulação sempre atenta na pista para saber onde os outros vendedores estavam, para que ele pudesse evitar um ônibus vendido, ou até mesmo deixar passar um ônibus para Francisco que tinha descido em um estação depois, ele disse “Tem que deixar esse aí pro Francisco”**.

(Caderno de campo 13: Acompanhamento de Jorge, p.2)

Aqui, é interessante pensar em um cálculo de onde subir, descer, e de que ônibus pegar bastante relacional, ou seja, que depende de como os outros indivíduos estão se organizando,

⁴⁹ Balaio é como alguns vendedores chamam os ônibus.

se eles respeitam ou não as regras instauradas, ou se colaboram ou prejudicam uns aos outros em suas práticas. Dessa forma, o movimento dos vendedores é sempre atento e observador em relação aos outros vendedores que estão circulando nas pistas, ou alterando as configurações delas.

Assim, suas mobilidades envolvem uma capacidade adquirida (Kaufmann et al., 2004) de percepção das oportunidades em movimento, de ajustamento dessas mobilidades enquanto elas acontecem, e de rápida tomada de decisão diante das novas observações. Aqui, o conceito de relacionalidade de Porter et al. (2018) pode ser acionado novamente, já que ele descreve um entendimento da mobilidade a partir das relações e dos balanços de poder existentes nelas. Ademais, é interessante notar a mobilidade das próprias pistas, que se transformam e se reconfiguram de acordo com as relações estabelecidas nas práticas desses sujeitos e são, portanto, um conceito que entende as configurações espaciais de uma perspectiva mais móvel.

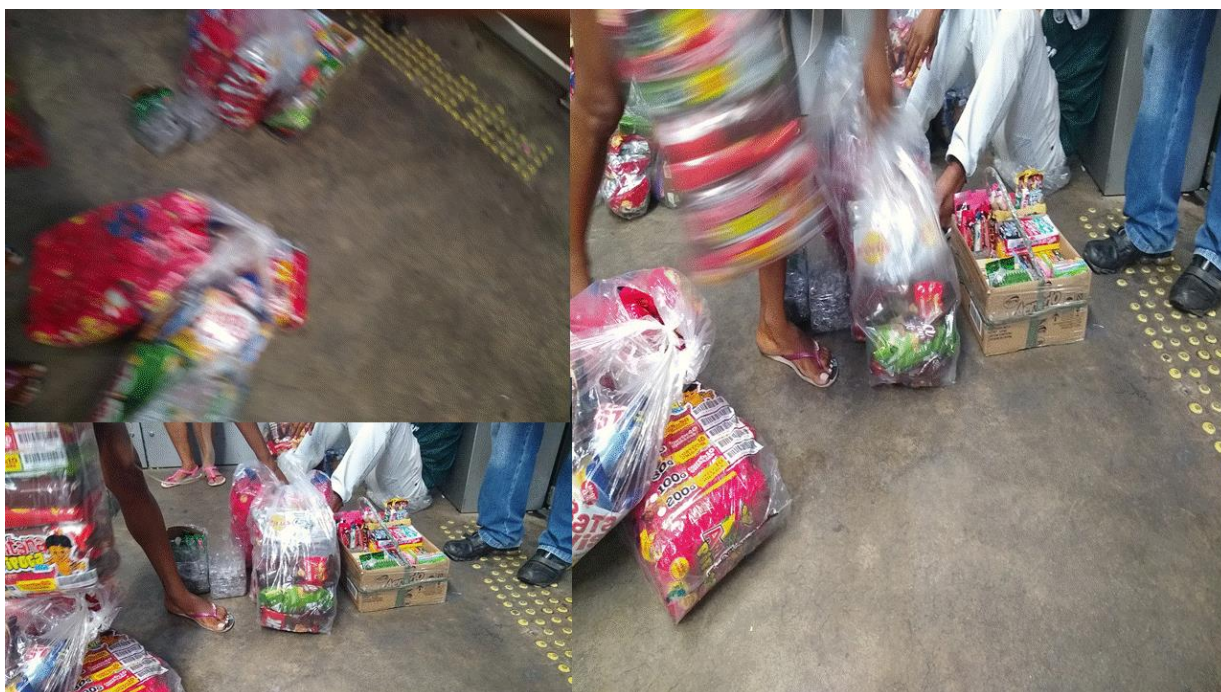
4.3.2.2 - BRT e a transformação das pistas: o advento das filas e a importância das clientelas móveis

Outro ponto importante para o entendimento das pistas se refere às transformações que ocorreram a partir da inauguração do sistema BRT MOVE na RMBH. Algumas narrativas dos vendedores descrevem um processo de transferência das pistas estabelecidas nos ônibus “da rua”, que eram delimitadas por circuitos espaciais nas avenidas e formadas pelos ônibus convencionais, para os corredores do BRT sem grandes alterações nas dinâmicas de divisão e legitimidade de ocupação destes espaços. Entretanto, outras narrativas enfatizam os ajustamentos que foram necessários para organizar essa mudança, e os critérios utilizados para negociar as novas formas de organização:

Fernanda me contou que vende nessa pista há mais de 20 anos, e que **antes do BRT não tinham as filas de vendedores nas estações, como tem agora**. Ela contou que **antigamente quem corria e gritava pra pegar o ônibus podia entrar, e que se você esperava o ônibus tinha que estar sempre atento pra não perder sua vez pra outro vendedor**. Contou que **no início do BRT era tudo uma pista só, mas começou a encher e dar confusão, então os vendedores se reuniram (através da decisão dos vendedores mais antigos, pelo que entendi) e decidiram dividir em 3 pistas. Os novatos ficavam no meio, perto da estação colégio militar. Os que eram mais ou menos velhos na pista ficaram com a Pedro I, e os mais velhos de pista ficaram na SENAI, que vende melhor**. Segundo Fernanda ela não acha justo que quem começou agora possa ter as mesmas condições que ela, que já está há mais de vinte anos, e outros vendedores mais antigos. Ela explicou que é como se ela se candidatasse a um cargo de secretária sem ter os atributos necessários, e é claro que não iam contratar ela. Da mesma forma é na pista, as pessoas têm que “conquistar o seu espaço”, e os **“mais velhos conquistaram seu espaço” e merecem estar ali**. (Caderno de campo 17: Acompanhamento de Fernanda, p.1)

Dessa forma, as dinâmicas de venda e organização dos ambulantes sofreram alterações a partir da transferência de suas atividades para o sistema BRT. A principal mudança em termos de organização e distribuição justa dos ônibus entre os vendedores das pistas são as filas. Elas, em geral, ocorrem nas estações dos extremos das pistas - já que são as estações em que os ônibus que ainda não foram “vendidos”⁵⁰ costumam passar primeiro-, e aparecem estruturadas no cotidiano da atividade ambulante de duas formas principais: (1) a primeira delas funciona com um mecanismo de observação dos vendedores de quais outros vendedores já estavam na estação quando de sua chegada, assim, há uma observação e o estabelecimento de uma ordem em relação àqueles que estão há mais tempo esperando por um ônibus na estação; já a (2) segunda forma encontrada foi a disposição das mercadorias a partir da ordem de chegada nas estações, formando uma fila de mercadorias que representa a fila de vendedores para entrar nos próximos ônibus. Dessa forma, os objetos funcionam como marcadores territoriais, e os vendedores têm suas corporeidades expandidas para esses objetos. As imagens abaixo mostram essa fila de mercadorias, que se configura como um elemento importante para a organização da distribuição dos ônibus entre os vendedores:

Imagem 03 - Organização das filas, através da disposição das mercadorias, para entrada dos vendedores ambulantes nos ônibus



Fonte: Acervo pessoal.

⁵⁰ A noção de que existem clientelas que devem ser separadas e reservadas para quem está na ordem das filas será tratada com mais profundidade na próxima subseção que trata sobre a noção de “clientelas consumidas”.

Outra reflexão suscitada pela narrativa de Fernanda se refere ao critério utilizado para a definição de quais vendedores ocupariam quais pistas, a partir da divisão que se tornou necessária para resolver os conflitos advindos da implementação do BRT. Nesse momento, o tempo de trabalho na atividade ambulante foi o critério para distribuir as pistas com maior clientela para os vendedores mais antigos. Dessa forma, as pistas funcionam como delimitações espaciais móveis que permitem o ordenamento da atividade, com o objetivo de distribuir as possibilidades de venda da maneira considerada mais justa pelos próprios ambulantes. Além da própria pista e suas filas serem regras de autogestão dos vendedores em relação à distribuição de suas clientelas, há as regras inerentes ao próprio funcionamento das dinâmicas no interior das pistas, conforme relata João:

(pergunto sobre os motivos dos conflitos que já aconteceram na pista)
 João: **ordem. de tudo, ordem** que vira e mexe cê pode olhar que tem um arranhando com outro aqui.
 Bruna: **fila, por causa da fila?**
 João: **por causa da ordem, por causa da fila, vira e mexe você vê um arranhando. um que fez uma coisa que não era pra fazer, porque normalmente, normalmente a pista tem uma regra. entendeu? uma regra assim, que pode ser sim quebrada, mas uma regra que normalmente o pessoal chega num consenso e fala ‘ah vamo fazer assim, entendeu, pra todo mundo ganhar’ [uhum] entendeu? mas normal...**
 Bruna: **pra ninguém sair no prejuízo**
 João: **pra ninguém querer sobressair o outro**, porque hoje em dia, igual normalmente os meninos param na *estação*, proce dar a volta, eu já cansei de falar com eles ‘gente, quem subir no ônibus tem que dar a volta’ **esse negócio que tem que descer aqui pra pegar outro ônibus aqui esse negócio não existe, eles acham melhor assim...**
 Bruna: **ai cê respeita, mas cê discorda**
 João: **discordo, mas respeito [uhum] entendeu**, pra mim até melhor, que eu pego um subindo e outro descendo. ai alguém já vai pegar meu ônibus batido, né, mas eles **querem assim, quem sou eu pra poder brigar, né?**
 Bruna: cê acha que seria melhor
 João: **onde a vaca vai o boi vai atrás**
 Bruna: **cê tem que seguir a regra do jogo também, né, risos.**
 (Entrevista com João, p. 17)

A narrativa de João mostra que os vendedores que compartilham a mesma pista de trabalho chegam em a consenso sobre as regras de operação, de forma que, nas dinâmicas cotidianas, nenhum vendedor seja “prejudicado” pelo outro. Jon Elster (1990), ao refletir sobre a racionalidade e as normas sociais, afirma que as últimas atuam nas propensões emocionais e de comportamento dos indivíduos. Para esse autor, as normas sociais não podem ser compreendidas apenas como interesses pessoais, e se diferem das normas legais por não terem sua obrigatoriedade defendida por especialistas, e sim pela comunidade. Além disso, são mais do que apenas um equilíbrio de forças obtidos por acordos, já que nem sempre são socialmente úteis (Ibid.).

É nesse ponto que a narrativa de João traz uma questão ainda mais interessante: as regras das pistas são construídas de forma coletiva, e nem sempre a forma como funcionam é aquela que alguns vendedores consideram mais útil ou mais racional. Dessa forma, a força dessas regulações vai além de um simples acordo operacional, e elas podem ser pensadas enquanto normas sociais já que “[...] devem ser compartilhadas, levam em consideração a aprovação e desaprovação dos outros, e são mantidas pelos sentimentos de embaraço, ansiedade, culpa e vergonha diante da possibilidade de sua violação.” (ELSTER, 1990). Dessa forma, em campo, foi possível perceber que as situações de violação de regra das pistas envolviam também as emoções dos sujeitos ambulantes, como vergonha e embaraço quando ocorria algum tipo de comportamento que não estava de acordo com as expectativas de respeito às regras vigentes.

Por fim, Elster (1990) apresenta alguns exemplos de tipos de normas sociais, dentre elas, aquelas que regulam como os recursos devem ser alocados, que podem ser chamadas de normas de distribuição. Essas normas são, em geral, baseadas no princípio de que os indivíduos não aceitam distribuições que considerem injustas. Dessa forma, que tipo de recursos os ambulantes estão distribuindo nesse processo? Qual recurso demanda uma organização com o objetivo de que os envolvidos nas vendas não se sintam injustiçados?

Um primeiro olhar levantou a hipótese de que era uma distribuição dos ônibus que circulam, mas uma observação mais atenta levou a constatação de que alguns ônibus podem ser “passados” pelo primeiro vendedor da fila, ou seja, que ele tem a possibilidade de deixar um ônibus passar “na sua vez” caso esse ônibus esteja muito vazio. Dessa forma, as regras das pistas do BRT, em geral, a partir dos mecanismos das filas, procuram organizar e manter uma distribuição justa das clientelas móveis (Monnet, 2005), que são as potenciais compradoras dos produtos vendidos, a partir dos julgamentos dos próprios vendedores.

Além disso, a distribuição dessas clientelas não opera apenas a partir da quantidade de pessoas dentro dos ônibus: é preciso que, para essas pessoas, ainda não se tenha oferecido os produtos que os ambulantes da fila estão buscando vender. É por esse motivo que as filas se localizam nas estações dos extremos das pistas, já que nelas os ônibus chegam do bairro ou do centro com clientelas que ainda não foram apresentadas a nenhum vendedor anterior. Dessa forma, a possibilidade da venda é preservada, e há a efetivação de uma justiça da distribuição das oportunidades. As narrativas abaixo evidenciam as descrições e interpretações das vivências dos vendedores em relação às suas clientelas:

Ele me falou que **não entrava nos ônibus que vinham da região hospitalar, porque tinham baleiros que vendiam por lá, observei que os vendedores de outros tipos de mercadorias vendiam nos ônibus hospitalares** (pode ser impressão).
(Caderno de campo 5: Acompanhamento de Samuel, p.1)

Suzana colocou a menina pra vender *um produto* até chegar na estação Minas shopping, mas **complicou pros baleiros por causa da “falação na cabeça dos passageiros”**. **Aí acontecia que quando os baleiros entravam no ônibus pra vender os passageiros ficavam incomodados.**

(Caderno de campo 16: Acompanhamento de Luiz, p.2)

O esquema das filas funciona porque alguém “desce” (em direção ao bairro) na sua ordem na fila, e depois “sobe” (em direção ao centro). Sendo que o que está no ônibus em direção ao centro não pode dar a volta no corredor, senão ele “fura” a fila, porque pega os passageiros novos do ônibus R (que retorna), e quando desce na primeira estação dentro do sistema BRT a clientela não está mais boa para venda.

(Caderno de campo 7: Acompanhamento de Olívia, p. 3)

Dessa forma, o que há não é só uma negociação de espaços, mas também uma negociação de tempos de espera e de ordens de chegada, que garantem a legitimidade e o respeito ao companheiro de trabalho. Pessoas que “furam” a fila costumam causar incômodo, desordem, e confusão, pois entram em conflito com o sistema que foi criado para dividir de forma justa a clientela ambulante. A divisão é tão séria que nos dias de sábado, quando não há ônibus de Retorno, os vendedores da Avenida dos Andradas na região do centro se deslocam para uma determinada estação, para revezar com os vendedores de lá a clientela. Isso ocorre para que não haja injustiça, porque caso contrário, todos os passageiros que chegassem nessa estação iam ser *clientelas consumidas* para os vendedores dessa pista.

Diante desses relatos, e partindo da compreensão de Monnet (2005) de que as clientelas móveis são definidoras do fenômeno ambulante, compreende-se que a noção de *clientela consumida* possui grande potencial para o entendimento da complexidade do fenômeno. A *clientela consumida* se refere aos passageiros que já foram abordados por algum vendedor dentro dos ônibus. Esses passageiros perdem ainda mais o seu potencial enquanto clientela, para um determinado vendedor, quando já foram apresentados ao mesmo produto que ele vende, ou quando os recursos de sua atenção nos ônibus já foram consumidos (Olívia descreve isso como a “falação na cabeça dos passageiros”). Portanto, a clientela se torna consumida quando compra determinado produto nos ônibus ou quando dedica sua atenção a determinado vendedor, diminuindo as chances dos outros vendedores que vem depois, principalmente daqueles que vendem os mesmos produtos.

Dessa forma, a ideia de clientela consumida ajuda a compreender como operam as delimitações das pistas e as organizações das filas no contexto das dinâmicas cotidianas dos vendedores ambulantes do BRT. João ainda acrescenta que o relacionamento com as clientelas foi uma mudança que ocorreu na transição dos ônibus “da rua” para o “BRT”:

Bruna: e qual que cê acha que são as, cê acha que tem diferenças entre vender no ônibus da rua e no BRT?

João: tem

Bruna: qual que cê acha que são as principais diferenças?

João: no ônibus da rua, quando tô, muitos baleiros, muito do pessoal que vende migrou para dentro do BRT, os ônibus da rua normalmente não têm a mesma quantidade de vendedor, entendeu? **então que que acontece a diferença entra justamente nisso. no BRT nós temos clientes, né. nos de fora a gente acaba tendo pessoas que eventualmente vão comprar com a gente.** igual por exemplo, **deixa eu te citar um exemplo, eu vendo fiado pra um e outro aí, porque todo dia eu tô vendo ela ali dentro do brt [hum]. entendeu? pessoas do mesmo horário [incompreensível]. por mais que você não repita o ônibus, cê sabe que tem a ordem [uhum] né? cê acaba pegando as mesmas pessoas. entendeu?** as vezes cê fica lá embaixo lá cê pega um ônibus, aí no outro dia cê pega aqui no meio do caminho, outro dia cê pega a pessoa voltando

Bruna: e aí cê acha que essa pessoa já te conhece?

João: **já. tem pessoas que já, antes de eu abrir a boca ‘me dá um fone’, ‘me dá um carregador’, entendeu? são pessoas que já tão acostumadas com a gente.**

Bruna: você acha que essa é a principal [é] uma das principais diferenças

João: é, a diferença.

(Entrevista com João, p.11)

Dessa maneira, o relato de João traz outras duas constatações importantes sobre as clientelas móveis no sistema BRT: em (1) primeiro lugar, o vínculo maior que essas clientelas criam com os vendedores no BRT, em comparação com os vínculos “da rua”; e, em (2) segundo lugar, a importância desse contato constante para que a clientela saiba que pode comprar certos produtos durante suas mobilidades, situação que foi observada durante o campo, quando os passageiros cobravam a presença dos vendedores porque contavam com a possibilidade de comprar determinados produtos. Sendo assim, esse segundo ponto expande a concepção de clientela ambulante de Monnet (2005), que a define como aquela clientela que compra a caminho de outros propósitos, para incorporar a possibilidade de que os indivíduos levem em consideração a presença dos vendedores ambulantes nos espaços de mobilidade na hora de planejar suas rotinas e escolher seus trajetos cotidianos.

Ademais, algumas narrativas sobre a percepção que os vendedores têm sobre a clientela e sobre si mesmos são interessantes para pensar os vínculos estabelecidos nos espaços de mobilidade do BRT:

Bruna: e como cê foi decidindo assim, porque, o, a é...hoje quando cê trabalha mais na segunda cabine, com o 5106, 5250, e o [5201, 5401], 5201 e 5401, e 63 e 68 cê às vezes [inaudível], mas é mais os baleiros, os meninos da SENAI que sobem nele né? [é] é, **mas como que cê definiu esses ônibus? assim, como foi isso assim?**

Mariana: **foi a recepção né,** mesmo, as pessoas acho que pela minha, não sei, acho que tem muita gente que, todo mundo tá indo pra algum lugar né, pro trabalho, pra uma aula, eu acho que **os que me deram mais atenção foram esses passageiros, me deram mais atenção e, realmente compraram e compram, e me dão sugestão. eu só comprei a maquininha de cartão porque cliente deu sugestão, quase comprou pra mim a maquininha de cartão,** né, uma menina uma vez ela falou assim ‘uai, por que você não compra que vai ser bom, porque ninguém anda com dinheiro mais’.

(Entrevista com Mariana, p.17-18)

Bruna: e cê acha que tem outras diferenças entre o BRT e a rua?

Jorge: ó, que nem aqui. aqui o 63, porque que o 63 vende muito, o 63 e 68, **é mais gente pessoal dos bairros, que é próximo de favela, né? [uhum] cê entendeu?**

[entendi] aí dos, do lado de cá é esse pessoal que tem mais condição, aí muitos pensa que a gente é até ladrão, tem pessoas já aconteceu de eu vir oferecer a bala ela esconder o celular, a bolsa...cê entendeu? [com medo?] é uai. e nos 63 e 68 cê não vê isso. cê tá passando a pessoa tá mexendo no celular não tá nem aí que cê tá passando, que ela não for comprar só fala com cê que não quer. nos outros não, nos outros o pessoal vira a cara, uns fala que não vai, que não compra na mão de vagabundo, 'não dou meu dinheiro pra vagabundo', já falaram isso **comigo dentro do coletivo**

Bruna: cê respondeu?

Jorge: eu respondi eu falei que vagabundo mete o revólver nele, assalta, dá tapa na cara dele, puxa o telefone dele e sai correndo. e que vagabundo não trabalha vendendo bala num sol desse não. tá é em boca de fumo vendendo drogas, e outros na rua roubando. cê entendeu?

Bruna: entendi.

(Entrevista com Jorge, p.8-9)

Esses trechos mostram que a definição das pistas também é influenciada pelos vínculos criados entre os vendedores e o tipo de clientela que se move nos circuitos de venda em que esses sujeitos trabalham. Outro ponto importante se refere às percepções, como a de Jorge, de que há um tipo de clientela que “ajuda mais” que outras. Para ele e outros vendedores que pude acompanhar as clientelas que eles consideravam como sendo “de comunidade” eram as que mais “fortaleciam” os seus trabalhos: prestavam atenção, compravam, e elogiavam o fato de que estavam trabalhando dentro dos ônibus.

Bruna: cê acha que as pessoas ajudam mais no sentido de comprar?

Jorge: **de comprar mesmo, que a, que nem lá pro lado da Raja, eu acho que o pessoal que é de comunidade elas ajuda mais os outros, as outros pessoal assim da rua, os ambulantes. cê entendeu?** [entendi] porque muitas as vezes eu já vi muitos comentando assim 'aí ó meu sonho era que meu menino tivesse uma mente dessa, agora meu menino tá lá preso lá, ao invés de vim vender uma bala antes, não vende uma bala, não vende uma água'. ai a pessoa às vezes nem quer comprar, mas compra pra incentivar.

Bruna: cês acham que eles têm um olhar de exemplo de vocês?

Jorge: é, ué. tipo quer ajudar, **muitas das população vê que cê tá esforçando né? pra não envolver em coisa errada né?** [entendi] porque pra envolver é muito fácil, né moça? [com certeza] entendeu? ainda mais em comunidade [que é difícil], que comunidade um trem assim que a sua família dizer que é uma família que não tem muita condição, eles te dá fácil acesso pra entrar pro movimento, cê entendeu? [uhum] eles vê que é uma família mais carente, eles vai na mente deles eles tem a visão que eles tá ajudando a pessoa, 'vou dar uma ajuda pra aquela pessoa ali deixar ela no corre'.

(Entrevista com Jorge, p.8)

Bromley (2000) afirma o potencial da população de baixa renda em constituir a clientela ambulante desses vendedores, principalmente porque seus produtos são baratos e acessíveis (Ibid., p.1543). Entretanto, é interessante ter cautela com em relação a esse tipo de informação, pois elas tratam os sujeitos ambulantes com muita homogeneidade. Nesse trabalho, percebeu-se que há uma diversidade grande de vendedores, que se vinculam a diferentes tipos de clientela, o que depende do produto vendido, da história de vida do vendedor, e das características socioeconômicas e de moradia das clientelas.

Por fim, um último ponto sobre a relação entre os ambulantes e sua clientela deve ser destacado: o papel desses vendedores em suas práticas cotidianas de ajudar no funcionamento do sistema, e de uma autopercepção de trazer mais segurança para os passageiros. Durante os acompanhamentos os vendedores auxiliavam no funcionamento das portas, avisando os motoristas quando podiam fechar e abrir, bem como ajudavam as pessoas com mobilidade reduzida a embarcar e desembarcar dos ônibus. Além disso, exerciam um papel de vigilância de pessoas com “atitudes suspeitas” dentro dos ônibus e das estações, o que contribui para sua autopercepção de auxílio na segurança das clientelas. A narrativa sobre o acompanhamento de Luiz ajuda a compreender como funcionam essas práticas:

Chegamos em uma estação e um senhor mais velho veio perguntar de um fone por bluetooth. Luiz respondeu, mas o senhor não comprou e entrou no ônibus. Nesse momento **Luiz comentou que já tinha visto esse senhor antes, e que estava desconfiado de que ele queria furto um celular. Foi no guarda da estação e comentou da sua preocupação, descrevendo o senhor que considerou suspeito. Na outra estação que desembarcamos um tempo depois, Luiz também procurou o guarda para comentar de sua desconfiança.**

(Caderno de campo 16: Acompanhamento de Luiz, p.2)

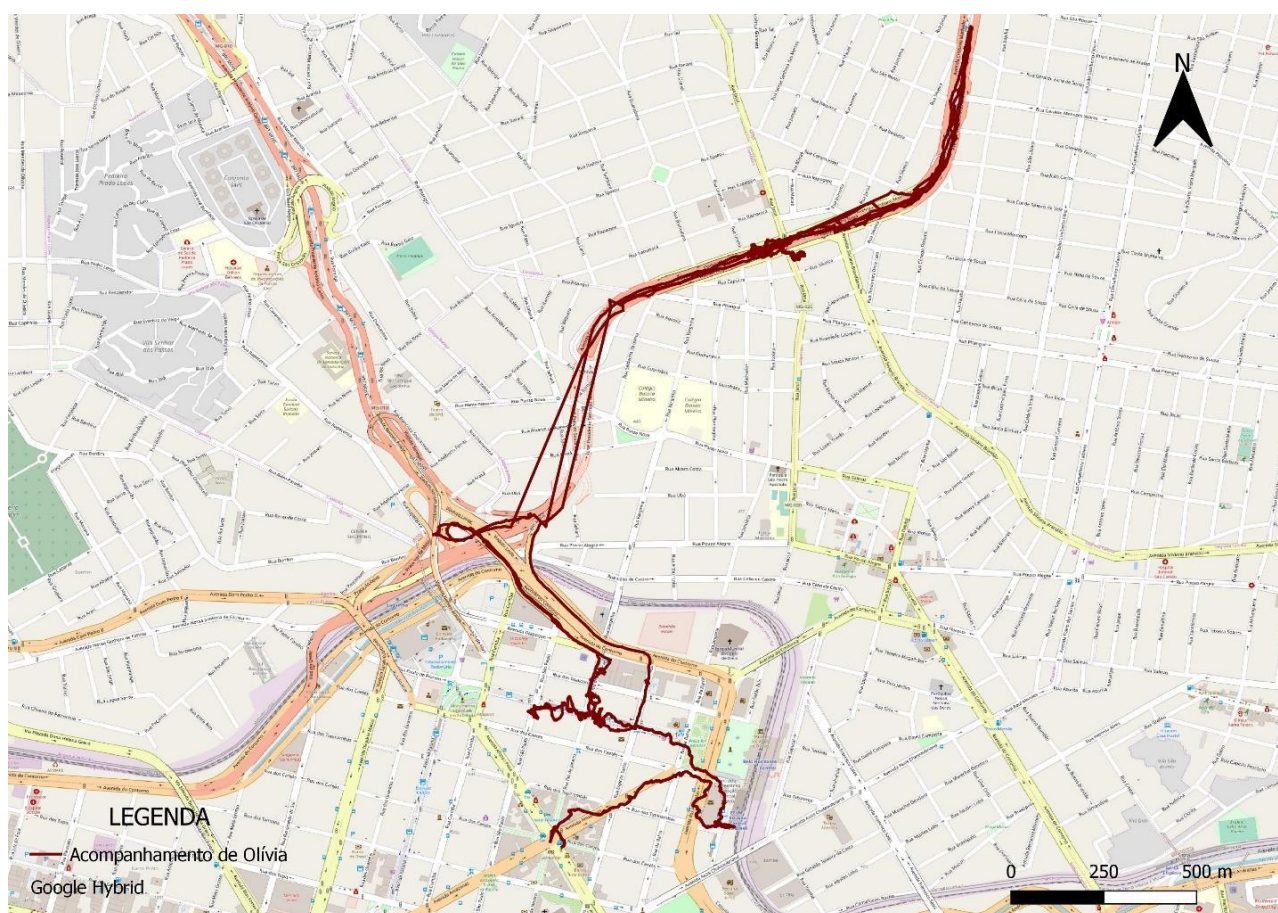
Esse trecho nos permite refletir sobre as diferenças de percepção em relação aos vendedores ambulantes de *longe e de fora*, em relação a *de perto e de dentro*. Alguns autores como Rocha et al. (2009) e Alfonso (2010), citados anteriormente por seus estudos em relação aos ambulantes nos espaços públicos, entendem que a presença desses sujeitos contribui para a insegurança desses espaços. Sendo assim, entendem que “[...] a presença desorganizada das vendas de rua irradiaria externalidades negativas sobre o comércio formal, através do congestionamento de pedestres, deterioramento urbanístico e maior percepção de insegurança.” (ROCHA et al, p.266), o que gera um sobrecusto de insegurança para o Estado (ALFONSO, 2010).

Entretanto, um olhar mais aproximado da perspectiva desses sujeitos e de suas práticas cotidianas demonstra seus esforços em contribuir para construção de um ambiente mais seguro e acessível para os passageiros no dia a dia. O entendimento é que uma boa convivência com a clientela ajuda na consolidação de sua legitimidade enquanto trabalhador. Whyte (1980), ao estudar os espaços que funcionam ou não para as pessoas, enfatiza a importância dos vendedores para manutenção da “vida” nesses espaços, e o seu “faro” para encontrar e trabalhar naqueles que funcionam. O autor chega a afirmar que “[...] os vendedores preenchem um vazio, e isso pode ficar bem claro quando ele é colocado para fora. Grande parte da vida do espaço vai com ele.” (WHYTE, 1980, p.51). Dessa forma, é interessante compreender o olhar dos vendedores ambulantes sobre eles mesmos, e sua autopercepção enquanto sujeitos que trazem mais segurança para os circuitos em que trabalham.

4.3.2.3 – Plurimobilidades: articulações entre as pistas e a cidade

As pistas enquanto circuitos móveis de venda construídos a partir dos hábitos dos vendedores ambulantes, são flexíveis e também se movimentam de acordo com as alterações dessas práticas cotidianas de trabalho. As rotas percorridas em campo junto a esses sujeitos mostraram duas características fundamentais relacionadas aos seus movimentos: primeiro, uma forte articulação com o centro da cidade, que já foi sinalizada na subseção anterior; e, em segundo lugar, uma forte articulação de suas rotas dentro do sistema BRT com alguns equipamentos do entorno, principalmente padarias, restaurantes, e distribuidoras. O mapa 03 abaixo mostra um exemplo da articulação das rotas com o centro da cidade (a região central está concentrada no canto inferior esquerdo, marcada pelo contorno cinza).

Mapa 03: Articulação das pistas com a região central da cidade



Fonte: Elaboração própria (rotas obtidas através do uso do aplicativo OSMTracker).

Essa articulação ocorreu principalmente para o abastecimento de mercadorias, que acontecia, em alguns casos, mais de uma vez no dia. As narrativas dos vendedores ambulantes ressaltam a importância dessa relação com os fornecedores/distribuidores, e até mesmo evidencia a importância dos vendedores para a manutenção desses estabelecimentos comerciais maiores, e com um grau maior de formalidade:

Bruna: **onde que cê compra as suas mercadorias?**

João: se eu contasse isso eu tinha que te matar [risos]

Bruna: pode...cê não precisa me dizer o nome do lugar não [gargalhadas] só a região pode ser [risos]

João: [risos] eu não resisti

Bruna: eu prefiro não saber

João: eu não resisti...[gargalhadas]

Bruna: socorro deus eu não quero entrar em concorrência com você [risos]

João: não, eu tô brincando [risos]. **não, a gente compra aqui na região central mesmo, na, é, ali santos dumont, é, são paulo, essa parte mais de baixo perto da praça da rodoviária, shopping oiapoque, shopping xavantes. os distribuidores mesmos tão ali [uhum] salvo essa outra mesmo que a gente busca em São Paulo⁵¹.** (Entrevista com João, p.15-16)

Jorge comentou que “uma venda chama a outra”, que foi um comportamento da clientela que Afonso já tinha me apontado, e que ele considera que acontece mesmo. Falou que em geral faz o circuito entre a estação são francisco até a aparecida, e que não para na américo vespúcio porque lá não passam todos os ônibus, aí tem que ficar esperto. Me contou que a venda que foi mais longe foi até o IAPI, porque muita gente comprou. **Me falou também que na distribuidora (GP distribuidora) localizada perto da estação operários tem banheiros e que o rapaz deixa usar, em algum momento falou também que a distribuidora chegou depois deles, e que foi pra lá por causa deles, segundo ele “Abriu foi pra atender nós lá”.**

(Caderno de campo 13: Acompanhamento de Jorge, p. 1-2)

As narrativas mostram que há uma forte articulação entre o comércio no interior dos ônibus e as lojas de produtos, principalmente de balas, localizadas na região central da cidade. Diniz (2016), ao citar Silveira (2004), reflete sobre os circuitos superior e inferior da economia, e afirma a maior interdependência entre eles nos dias atuais. Para a autora, essa maior relação com o circuito superior pode se dar em termos de integração nas redes de comunicação e transportes, bem como, no caso do setor público, através da inserção nas políticas públicas que amplia os elos reais e potenciais para esse circuito.

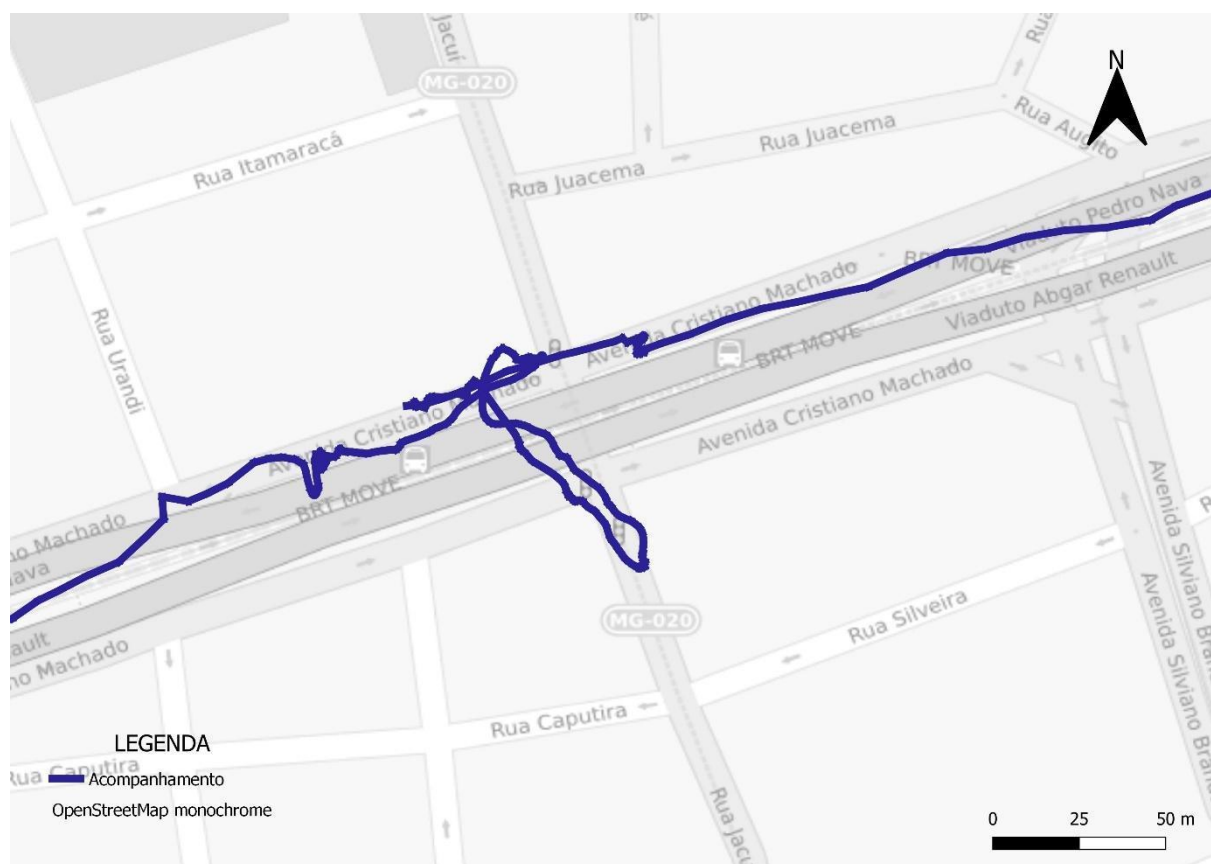
No caso dos ambulantes do BRT, percebeu-se que há certa integração com as redes de comunicação e transportes, mas a participação nas políticas públicas, conforme discutido na subseção anterior, não é consistente, e sua presença é permanentemente negociada nas práticas cotidianas de vendas. Ademais, os vendedores expressam em seus relatos que as distribuidoras formais dependem de suas demandas em relação ao trabalho, dessa forma, eles compreendem sua importância enquanto agentes econômicos cujas atividades geram impacto nos comércios com maior grau de formalização.

Outro ponto importante sobre as dinâmicas urbanas dos ambulantes tem relação com a intensa articulação desses vendedores, por mais que trabalhem no interior dos corredores e das

⁵¹ João se refere aqui a um novo produto que tinha começado a vender na semana em questão. A opção por não revelar o tipo de produto foi tomada devido a sua especificidade, o que poderia levar ao reconhecimento do vendedor em questão.

estações do sistema BRT, com as regiões do entorno dessas estações. São nessas regiões que eles acionam suas redes para comer, comprar mercadorias ou outros produtos que estejam precisando, ir ao banheiro, carregar o celular, e até mesmo descansar, entre outras atividades. Dessa forma, são intensos articuladores de produtos e informações entre o interior do sistema BRT e os espaços da cidade que ficam em suas proximidades. O mapa 04 mostra um pouco a saída do sistema BRT em um acompanhamento, para que o vendedor pudesse colocar o celular para carregar em um estabelecimento próximo:

Mapa 04: Exemplo das saídas do sistema BRT para acesso aos equipamentos do entorno



Fonte: Elaboração própria (rotas obtidas através do uso do aplicativo OSMTracker).

Dessa forma, os vendedores não movimentam apenas seus corpos entre os interiores do sistema BRT, mas se apropriam da cidade no entorno das estações, através de um intenso vínculo com alguns equipamentos próximos. Esses vínculos advêm das redes de informação e amizade dos vendedores (como o conhecimento sobre restaurantes populares para almoçar, ou a amizade antiga com o dono de uma padaria que serve de suporte). Dessa maneira, suas mobilidades articulam também o movimento de objetos e ideias, informações e valores (SHELLER e URRY, 2006; CRESSWELL, 2011) pelo tecido urbano.

Entretanto, não são só os indivíduos que agenciam as mobilidades dos objetos e ideias, já que os próprios objetos, como as mercadorias, também influenciam (agem) nas mobilidades

desses sujeitos (LATOUR, 2015). Um exemplo disso é quando uma mercadoria muda de valor em alguns fornecedores mais populares, o que influencia os ambulantes a trocarem informações sobre outros lugares, e a mudarem suas rotinas de mobilidade para incorporar algum novo local com o preço mais em conta.

Sendo assim, a noção dos ambulantes como criadores de uma *economia de serviços de mobilidade*, conforme proposto por Monnet (2005), é interessante para pensá-los também enquanto articuladores de uma diversidade de mobilidades, tanto relativas ao comércio e aos serviços, quanto aos contatos com outras pessoas, compartilhamento de informações, ideias e valores em movimento.

4.4 - ALGUMAS CONSIDERAÇÕES SOBRE AS PRÁTICAS REGULATÓRIAS E AS DINÂMICAS ESPACIAIS NO BRT

O presente capítulo dedicou-se a refletir sobre as transformações e as dinâmicas construídas nos cotidianos dos sujeitos ambulantes que trabalham no sistema BRT municipal e metropolitano de Belo Horizonte. Um primeiro ponto importante está na diferença das regulações normativas sobre as vendas e as regulações experimentadas na prática. Aqui, o conceito de *managed informality* de Batréau e Monnet (2016) nos ajuda a entender a apropriação das normativas a partir das expectativas daqueles que aplicam e participam dos arranjos práticos cotidianos, que geram acordos de áreas cinzentas de permissão para a prática do comércio ambulante.

Além disso, esses acordos regulatórios foram um dos principais pontos de diferenciação entre os sistemas municipal e metropolitano: já que no primeiro há uma regulação sobre o comércio fixo, e uma proteção dos espaços de venda das máquinas dispensadoras (agentes não-humanos que influenciam no cotidiano de trabalho dos ambulantes) (LATOUR, 2015); enquanto no segundo não há nenhuma legislação específica, e os ajustamentos práticos envolvem uma convivência sem grandes conflitos entre os funcionários e os vendedores. Aqui, é importante compreender que a presença dos seguranças nos circuitos municipais também tem um papel importante nesses ajustamentos (o sistema metropolitano não conta com esse tipo de funcionário).

Ademais, percebeu-se que há uma organização da distribuição das *clientelas móveis* através da divisão dos *circuitos espaciais de mobilidade*, no que os ambulantes nomeiam de *pistas*. Nesse contexto, os indivíduos negociam a partir de critérios de legitimidade (sendo o mais importante o tempo na atividade), como as distribuições das clientelas podem operar de maneira mais justa. Ofereceu-se uma possibilidade de compreensão a partir das normas sociais

de Elster (1990), onde o que as explica não é somente sua utilidade, e sim seu compartilhamento, dependência da aprovação dos outros envolvidos, e sentimentos de embaraço e vergonha quando do seu não cumprimento.

Além disso, propôs-se a ideia de *clientela consumida* para compreender melhor como funciona a distribuição dos recursos, ou seja, dos potenciais compradores móveis, entre os ambulantes. Nesse ponto, acrescenta-se a literatura sobre o tema das clientelas ambulantes de Monnet (2005) que a presença dos vendedores influencia os critérios de decisão de mobilidade de seus clientes, que muitas vezes contam com a sua presença para decidir por onde se movimentar. Esse vínculo aparece ainda mais forte nas narrativas de transição para o BRT, onde foram encontradas percepções de maior envolvimento e proximidade com a clientela móvel. Por fim, ressaltou-se a importância do vínculo dos ambulantes com essas clientelas para sua permanência nos circuitos de venda, bem como sua autopercepção como agentes que trazem segurança e acessibilidade para o sistema, concepção que vai de encontro à literatura *de longe e de fora* sobre o tema.

Ademais, refletiu-se sobre o caráter móvel das pistas, que são construídas a partir dos hábitos dos vendedores em suas práticas cotidianas. Observou-se também que elas se articulam com frequência com a região do entorno do sistema BRT, o que mostra uma integração desses sujeitos com o tecido urbano para o acesso aos equipamentos e serviços. Portanto, os vendedores articulam e são articulados pelo movimento de objetos, ideias, informações e valores, criando mais do que uma *economia de serviços de mobilidade*, e sim, sendo responsáveis pela articulação de uma diversidade de mobilidades informacionais e de valores.

Portanto, o presente capítulo encerra o ciclo de reflexões da dissertação mergulhando nas práticas cotidianas dos vendedores ambulantes do BRT: seus ajustamentos, arranjos negociados, critérios de decisão e, enfim, suas Plurimobilidades e as dos agentes que os vinculam. É importante compreender, a partir da perspectiva do estudo de caso estendido (BURAWOY, 1998) que inspira toda a construção da presente dissertação, os diferentes níveis de diálogos que foram estabelecidos na costura dos capítulos: no primeiro, temos a tentativa de apresentar um arcabouço teórico-conceitual mais consistente, que serve de base para os capítulos que vêm depois; no segundo, busca-se o diálogo entre as forças extra locais e os processos locais, com o estabelecimento de um debate entre os resultados dos dados secundários da PNAD e as reflexões de campo junto aos ambulantes do BRT; no terceiro, busca-se a aproximação das perspectivas dos vendedores, entendendo-os como sujeitos que narram suas histórias de vida e de trabalho; e, por fim, esse último capítulo procurou se aprofundar nas práticas do cotidiano, trazendo não só as narrativas, mas principalmente as vivências no dia-a-

dia experienciado dentro e nos arredores do sistema BRT junto aos ambulantes, demonstrando a importância da mobilidade na construção das dinâmicas espaciais e vice-versa. Dessa forma, pretendeu-se articular um caminho – em todo o processo de pesquisa, o que inclui sua materialização em palavras nessa dissertação- rumo ao local, ao particular, ao cotidiano e à espacialização das vivências, sem se desprender totalmente das teorias pré-existentes e dos diálogos com o extra local.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Essa dissertação buscou entender como se articulam as práticas dos vendedores ambulantes e de suas clientela móvel com os espaços de mobilidade do sistema BRT Move na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH). Para realizar tal tarefa, utilizou-se a triangulação de técnicas de pesquisa, através da análise de dados secundários da PNAD do ano de 2015, observação participante – com mais de 50 horas de acompanhamentos dos sujeitos ambulantes em suas rotinas diárias-, e entrevistas semiestruturadas, que ocorreram nos intervalos das vendas.

O objetivo com tal articulação de ferramentas de pesquisa foi promover um intenso diálogo entre as teorias pré-existentes que tratam sobre os vendedores ambulantes e o caso dos sujeitos que atuam nessa atividade no BRT mineiro. A inspiração está no método do estudo de caso estendido de Burawoy (1998), que se baseia no modelo reflexivo de ciência, onde valoriza-se o engajamento do pesquisador e a construção do conhecimento a partir dos processos dialógicos da pesquisa.

Dessa maneira, os capítulos foram organizados de forma a encadear o próprio processo de construção da pesquisa, com inspiração nas diversas camadas de diálogo propostas por Burawoy (1998). O primeiro capítulo constrói a base teórica sobre a qual se desenvolvem e se articulam os outros capítulos, definindo alguns dos principais conceitos utilizados nessa pesquisa, como: informalidade, mobilidade e comércio ambulante. O segundo capítulo, mais do que uma análise estatística de dados secundários para determinadas populações, procurou, através da reflexão sobre quem são os sujeitos ambulantes, conectar o extra local (dados para o Brasil e para toda RMBH) com as vivências junto aos ambulantes do BRT Move da RMBH, buscando complexificar os debates que procuram definir um perfil ambulante na literatura e nas políticas públicas sobre o tema. O terceiro capítulo inicia um movimento rumo ao local, aos sujeitos pesquisados, buscando costurar suas narrativas de vida e trabalho em pontos que são comuns, e atravessando reflexões que se mostraram pertinentes a partir do ponto de vista dos próprios sujeitos que narram suas histórias. O quarto e último capítulo mergulha no cotidiano dos ambulantes do BRT, buscando compreender suas rotinas, decisões e, principalmente, relações com os outros vendedores, sua clientela móvel, e os demais trabalhadores das estações, ressaltando a importância desses sujeitos e de seus vínculos para construção das dinâmicas espaciais locais.

Diante dessa estrutura, a articulação das práticas dos vendedores ambulantes e de suas clientela com os espaços de mobilidade do BRT – síntese afirmativa da pergunta central dessa investigação- acontece no cotidiano extremamente móvel de ambos os grupos, onde as

mobilidades de um influenciam as do outro de forma recíproca. Dessa maneira, a articulação se dá através dos vínculos estabelecidos no dia a dia e da intensa mobilidade dessas pessoas, dos objetos, e das ideias que circulam no BRT. Sendo assim, as mobilidades fortalecem os vínculos, ao invés de enfraquecê-los como grande parte da literatura sobre espaços de grande movimento costuma argumentar.

Portanto, os vendedores ambulantes, distanciando-se dos estereótipos que os transformam em variáveis de desordem e insegurança urbanas, são agentes articuladores de vínculos e constroem um espaço ativo e de forte interação, onde a dimensão econômica da circulação de mercadorias e dinheiro é só uma das inúmeras que formam a complexa rede de relações que esses sujeitos movimentam. O encadeamento dos capítulos da presente dissertação pretendeu partir da teoria, passar pelo extra local, e desembocar nas práticas, que eram o objetivo central proposto.

Em relação aos conteúdos mais específicos de cada capítulo, algumas considerações são importantes. O primeiro capítulo repousa sua argumentação principal no potencial do conceito de mobilidade em atuar como um vínculo, a partir da perspectiva de Latour (2015), através da valorização das mediações em contraposição à dicotomia estrutura e indivíduo/objeto. Para respaldar o argumento, foram trazidos alguns teóricos que explicam, a partir de diferentes contextos, como a alta mobilidade dos sujeitos ambulantes é uma característica que o Estado não consegue assimilar em suas políticas públicas direcionadas para essa população (MONNET, 2005; TELLES e HIRATA, 2007; HUNT, 2009).

Apesar do primeiro capítulo propor um debate fundamentalmente teórico da literatura estabelecida, ele também traz à reflexão diversas fontes empíricas que fundamentam esse arcabouço teórico construído pela literatura até então. Destarte, o capítulo responde à pergunta específica que indaga: “Como o comércio ambulante pode ser compreendido a partir de uma perspectiva móvel?”, chegando a conclusão de que a mobilidade tem papel central na compreensão do vínculo entre esse tipo de comércio (e os sujeitos que o praticam) e a informalidade que permeia a atividade.

O segundo capítulo se dedica a responder outra pergunta específica deste trabalho: “Quem são os sujeitos ambulantes?”. A partir da leitura dos dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) para o ano de 2015, analisados sob o véu do trabalho de campo com os vendedores do BRT, refletiu-se sobre as potencialidades e limitações desses dados para compreender, de forma efetiva, quem são os ambulantes. Os resultados permitiram perceber uma consonância com a literatura sobre o tema do perfil ambulante, com a maioria desses

trabalhadores sendo homens de meia idade (entre 40 e 54 anos), chefes de família, em maior parte pretos e pardos, e que trabalham por conta própria nos espaços públicos.

Entretanto, é importante ressaltar que as categorias da PNAD e seus agrupamentos estatísticos tratam esses sujeitos de forma muito individual, e não conseguem dar conta de demonstrar a importância de seus vínculos entre si, com suas clientela, com os objetos que vendem e trocam, e com as ideias que ajudam a circular. Com base nos resultados que foram encontrados no trabalho de campo, esses vínculos se mostraram importantes para compreender com maior complexidade a atividade e os sujeitos ambulantes, já que possuem um papel importante na composição das mobilidades e no estabelecimento das dinâmicas espaciais.

O terceiro capítulo aborda a articulação das práticas dos vendedores ambulantes com as histórias de vidas desses sujeitos, buscando compreender suas narrativas sobre início da vida laboral e o início e a permanência na atividade ambulante. Os resultados apontam para um começo ainda na infância e adolescência das atividades de trabalho, muitas vezes relacionado a um processo de abandono escolar, independência financeira da família, e construção da própria família (muitas vezes através de gravidez).

Outro ponto relevante do terceiro capítulo está relacionado a constatação da importância das redes familiares para a obtenção do primeiro trabalho, bem como a existência de algum parente ou amigo próximo, e que também exerça a atividade ambulante, para o início da trajetória desses indivíduos no comércio popular. Nesse ponto, é importante ressaltar que no primeiro caso predomina a importância do acesso as informações de outros círculos sociais através dos laços fracos ligados aos laços fortes, enquanto no segundo (a inserção e os ensinamentos na prática, ou seja, de forma mais pessoal e até mesmo física), ocorrem através de indivíduos muito próximos que já são ambulantes.

Ademais, a permanência na atividade ambulante está diretamente ligada ao processo de aprendizado, refletido a partir do conceito de *motilidade*, que leva em consideração as possibilidades estruturais de acesso, o desenvolvimento de capacidades individuais e as formas de apropriação de regras, que ocorrem nas rotinas de intensa mobilidade desses sujeitos. O aprendizado trazido a partir desse conceito, que leva em consideração o capital de mobilidade dos indivíduos, contribui para compreensão da articulação entre os ambulantes, suas clientela, e os espaços de mobilidade, já que é por meio desse processo que os sujeitos entendem as relações em que estão inseridos e as normas que estão em jogo em seu cotidiano de trabalho. Esse capítulo também traz resposta para a pergunta específica de “como as competências pessoais (dos ambulantes) afetam suas mobilidades cotidianas?”. Argumentando que essas competências, a partir de seu aprendizado e da consolidação da capacidade de ser móvel

(*motilidade*), são acessadas e compartilhadas por meio dos vínculos, e constituem a base da organização do cotidiano desses sujeitos.

Por fim, o último capítulo se dedica a refletir sobre as dinâmicas espaciais cotidianas dos vendedores ambulantes nos espaços de mobilidade do BRT Move, compreendendo suas rotinas do dia a dia, bem como as narrativas sobre as transformações que ocorreram a partir de sua implementação. Os resultados mostram que há uma diferença entre as regulações normativas e as regulações práticas, através de uma negociação cotidiana da ocupação desses espaços, que envolve a disputa por clientela até mesmo pelas máquinas dispensadoras, que são agentes não-humanos que influenciam no cotidiano de interação desses sujeitos.

Contudo, mais complexo do que somente uma disputa por clientelas em jogo, os vendedores ambulantes se auto organizam de forma a distribuir seus recursos – que são suas clientelas móveis- entre si, de uma maneira em que haja o sentimento comum de justiça nos critérios distributivos, que geralmente levam em consideração o tempo em que um vendedor exerce a atividade ambulante. Aqui, é importante ressaltar dois pontos de reflexão sobre a teoria pré-existente das clientelas ambulantes de Monnet (2005): (1) um entendimento que elas não estão restritas àquelas pessoas que estão indo em busca de outras finalidades para o movimento, e compram “por acaso”, já que muitas pessoas levam em consideração suas necessidades e a presença dos ambulantes para definir suas mobilidades; e (2) a noção de *clientelas consumidas*, que conceituam àqueles clientes nos ônibus que já foram apresentados à venda ambulante, e que, de certa forma, perdem seu “potencial” enquanto compradores. Esse conceito é importante pois permite a melhor compreensão dos critérios de justiça distributiva, que operam a partir de normas no cotidiano ambulante. Essas normas de distribuição podem ser compreendidas como normas sociais, no sentido em que Elster (1990) as classifica enquanto caracterizadas pelo seu compartilhamento, pela importância da aprovação e desaprovação dos envolvidos, e pelos sentimentos coletivos de vergonha e embaraço quando de seu não cumprimento.

Ademais, a ideia de *pistas* aparece como conceito nativo que define os circuitos de venda construídos a partir de suas práticas, e que possuem um caráter profundamente móvel. Sendo assim, dependem das práticas cotidianas dos sujeitos que as constroem em movimento, e que utilizam uns aos outros, bem como suas clientelas e os agentes de fiscalização, como referências para as decisões sobre suas mobilidades. Aqui, o conceito de relacionalidade de Porter et al. (2018) foi bastante acionado para dar conta de entender a mobilidade a partir de suas relações e do balanço de poder existente entre elas. O acompanhamento dos sujeitos ambulantes também mostrou que eles não ficam restritos a essas pistas, e se apropriam dos

entornos urbanos das estações e corredores do BRT, em uma “inter articulação” intensa entre seus corpos, os objetos (em geral, mercadorias, que podem ser extensões de seus corpos), as ideias, informações e valores em contínuo movimento.

Como limitações, podemos considerar que, apesar do trabalho de campo relativamente extenso⁵² entre os ambulantes do BRT, algumas considerações sobre suas dinâmicas podem se restringir ao grupo que foi possível acessar diante do contexto extremamente móvel do BRT. Além disso, um ponto de potencial expansão da pesquisa está na necessidade de compreender outros grupos que atravessam os diferentes graus de informalidade, a fim de entender suas semelhanças e suas diferenças em relação aos ambulantes. Ademais, a ideia de economia popular solidária foi tangenciada, sem ser efetivamente debruçada e discutida, o que pode vir a ser um bom ponto de partida para futuros trabalhos, a fim de comparar os vendedores ambulantes e seus valores, com outras atividades que se definem mais pela via da economia popular solidária.

Em relação ao potencial dos resultados para as políticas públicas relacionadas ao comércio ambulante, é importante notar que muitas das já existentes não levam em consideração que o sentido do trabalho ambulante está em seu constante movimento, assim como a clientela que atendem também é inerentemente móvel. Dessa maneira, fixar esses sujeitos em shoppings populares, como o exemplo de Belo Horizonte demonstrou, não transfere suas clientelas móveis de forma “automática” para o interior desses shoppings, e sim, deixa todo um público consumidor desassistido em suas demandas em movimento.

Portanto, o presente trabalho contribui para compreender a importância do movimento como característica central que estrutura o cotidiano desses sujeitos, bem como a necessidade de entendê-los enquanto articuladores de uma intensa rede de movimento de pessoas, objetos e ideias. Dessa forma, qualquer política pública que busque refletir sobre os ambulantes deve, além de ouvir o que eles mesmos desejam para sua profissão e para a cidade, pensar em todo o contexto que eles movimentam, principalmente em suas clientelas móveis, que não são consideradas nestas políticas.

REFERÊNCIAS

ADEY, Peter. If mobility is everything then it is nothing: towards a relational politics of (im) mobilities. *Mobilities*, v. 1, n. 1, p. 75–94, 2006.

AGADJANIAN, Victor. Men Doing “Women’s Work”: Masculinity and Gender Relations Among Street Vendors in Maputo, Mozambique. *The Journal of Men’s Studies*, v. 10, n. 3, p. 329–342, 2002.

⁵² Considerando o tempo total de 24 meses de mestrado.

ALFONSO, William Hernando. Politización de las ventas ambulantes en Bogotá. **Revista de Arquitectura (Bogotá)**, v. 12, n. 1, p. 4–16, 2010.

AUGÉ, Marc. **Não-lugares**. [s.l.]: Papyrus Editora, 1994.

BARBETTA, Pedro Alberto. **Estatística aplicada às ciências sociais**. 5. ed. Florianópolis: Editora da UFSC, 2002.

BATRÉAU, Quentin; BONNET, Francois. Managed Informality: Regulating Street Vendors in Bangkok: MANAGED INFORMALITY: REGULATING STREET VENDORS. **City & Community**, v. 15, n. 1, p. 29–43, 2016.

BAYAT, Asef. From 'Dangerous Classes' to 'Quiet Rebels': Politics of the Urban Subaltern in the Global South. **International Sociology**, v. 15, n. 3, p. 533–557, 2000.

BHOWMIK, Sharit. National Policy for Street Vendors. **Economic and Political Weekly**, v. 38, n. 16, p. 1543–1546, 2003.

BOURDIEU, Pierre. **A economia das trocas linguísticas: o que falar quer dizer**. São Paulo (SP): USP, 2008.

BROMLEY, Ray. Street vending and public policy: a global review. **International Journal of Sociology and Social Policy**, v. 20, n. 1/2, p. 1–28, 2000.

BURAWOY, Michael. The extended case method. **Sociological theory**, v. 16, n. 1, p. 4–33, 1998.

BÜSCHER, Monika; URRY, John. Mobile methods and the empirical. **European Journal of Social Theory**, v. 12, n. 1, p. 99–116, 2009.

CACCIAMALI, Maria Cristina. Globalização e processo de informalidade. **Economia e sociedade**, v. 9, n. 1, p. 153–174, 2000.

CARRIERI, Alexandre de Pádua; DE ALBUQUERQUE, Carolina Machado Saraiva; MURTA, Ivana Benevides Dutra; *et al.* De camelô a empreendedor? O impacto da mudança espacial na identidade dos ambulantes. **GESTÃO. Org-Revista Eletrônica de Gestão Organizacional**, v. 7, n. 2, 2010.

CARRIERI, Alexandre; DE ALBUQUERQUE MARANHÃO, Carolina Machado Saraiva; MURTA, Ivana Benevides Dutra. Crítica ao manejo humano em Belo Horizonte. **Revista de Administração Pública**, v. 43, n. 6, p. 1315–1342, 2009.

CASTELLS, Manuel; PORTES, Alejandro. World underneath: the origins, dynamics, and effects of the informal economy. *In*: PORTES, Alejandro; CASTELLS, Manuel; BENTON, Lauren A. (Orgs.). **The informal economy: studies in advanced and less developed countries**. Baltimore: Johns Hopkins University Press, 1989, p. 11–37. Disponível em: <<https://contentstore.cla.co.uk//secure/link?id=a97eb55a-6c36-e711-80c9-005056af4099>>. Acesso em: 6 abr. 2019.

CHEN, Martha Alter. Rethinking the Informal Economy: Linkages with the Formal Economy and the Formal Regulatory Environment. **DESA Working Paper**, n. 46, p. 1–12, 2007.

CHEN, Martha Alter. **The informal economy: Definitions, theories and policies**. [s.l.]: WIEGO working Paper, 2012.

CORDEIRO, Bruna. **Vendedores ambulantes no Sistema BRT Move: Regulações e práticas da venda em movimento**. Monografia, UFMG, Belo Horizonte, 2017.

CRESSWELL, Tim. Mobilities I: Catching up. **Progress in Human Geography**, v. 35, n. 4, p. 550–558, 2011.

CRESSWELL, Tim. Mobilities II: Still. **Progress in Human Geography**, v. 36, n. 5, p. 645–653, 2012.

CRESSWELL, Tim. Mobilities III: Moving on. **Progress in Human Geography**, v. 38, n. 5, p. 712–721, 2014.

CRESSWELL, Tim; MERRIMAN, Peter (Orgs.). **Geographies of mobilities: practices, spaces, subjects**. Farnham, Surrey ; Burlington, VT: Ashgate, 2011.

CROSS, John C. **Informal politics: street vendors and the state in Mexico City**. Stanford, Calif: Stanford University Press, 1998.

CROSS, John. Street vendors, and postmodernity: conflict and compromise in the global economy. **International Journal of Sociology and Social Policy**, v. 20, n. 1/2, p. 29–51, 2000.

DE CASTRO, Maria. **O camelô em Belo Horizonte: Aspectos da informalidade e da identidade**. Dissertação, PUC - MG, Belo Horizonte, 2003.

DE JESUS, Cláudio. **geografia urbana do camelô belo-horizontino. 2011. 229 p.** Tese (Doutorado)-Curso de Geografia, Universidade Federal de Minas Gerais ..., 2011.

DINIZ, Sibelle Cornelio. Do precário ao plural: realidades e possibilidades da economia popular no Brasil contemporâneo. 2016.

DONOVAN, Michael G. Informal Cities and the Contestation of Public Space: The Case of Bogotá's Street Vendors, 1988—2003. **Urban Studies**, v. 45, n. 1, p. 29–51, 2008.

ELSTER, Jon. Racionalidade e normas sociais. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 5, n. 12, p. 55–69, 1990.

FONSECA, Ana Belén. “ **It's not just about money**”: an ethnography of rebusque performances and life-stories on public transportation buses in downtown Bogotá, Colombia. Carleton University, 2011.

FOUCAULT, Michel. **Segurança, território, população**. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

FREITAS, Daniel; OLIVEIRA JR., Hélio. Intervenções de mobilidade urbana associadas à copa de 2014 e especificidades do caso de Belo Horizonte. *In: Belo Horizonte: os impactos da Copa do Mundo 2014*. Belo Horizonte: Observatório das Metrópoles : Del Rey Editora, 2014, p. 71–95.

GARCIA, Marcos Roberto Vieira; SEGRE, Adriana; BACCARO, Alessandra Fernandes; *et al.* “Mulheres guerreiras”: identidade feminina e profissional entre vendedoras ambulantes da cidade de São Paulo. **Cadernos de Psicologia Social do Trabalho**, v. 13, n. 1, p. 27–42, 2010.

GOULART, Ana Júlia. Expulsos do Centro, camelôs migram para as estações do Move da capital. 2017. Disponível em: <<https://www.hojeemdia.com.br/horizontes/expulsos-do-centro-camel%C3%B4s-migram-para-as-esta%C3%A7%C3%B5es-do-move-da-capital-1.564069>>. Acesso em: 8 jun. 2019.

GRANOVETTER, Mark S. The strength of weak ties. *In: Social networks*. [s.l.]: Elsevier, 1977, p. 347–367.

HART, Keith. Informal Income Opportunities and Urban Employment in Ghana. **The Journal of Modern African Studies**, v. 11, n. 01, p. 61, 1973.

HIRATA, Daniel Veloso. **Sobreviver na adversidade: entre o mercado e a vida**. Universidade de São Paulo, 2010.

HUNT, Stacey. Citizenship’s Place: The State’s Creation of Public Space and Street Vendors’ Culture of Informality in Bogotá, Colombia. **Environment and Planning D: Society and Space**, v. 27, n. 2, p. 331–351, 2009.

IBGE. Indicadores IBGE: Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua Terceiro Trimestre de 2019. 2019.

IBGE. Notas metodológicas pesquisa básica, acesso à internet e à televisão e posse de telefone móvel celular para uso pessoal, aspectos dos cuidados das crianças de menos de 4 anos de idade, sindicalização, aspectos das relações de trabalho e práticas de esporte e atividade física. 2015.

IBGE. Principais diferenças metodológicas entre as pesquisas PME, PNAD e PNAD Contínua (Nota Técnica). 2015.

INTERNATIONAL LABOUR OFFICE. **Women and men in the informal economy: a statistical picture**. [s.l.: s.n.], 2018.

JAYME, Juliana Gonzaga; DE ALMEIDA NEVES, Magda. Cidade e espaço público: política de revitalização urbana em Belo Horizonte. **Caderno CRH**, v. 23, n. 60, 2011.

JIRÓN, Paola. Mobile borders in urban daily mobility practices in Santiago de Chile. **International Political Sociology**, v. 4, n. 1, p. 66–79, 2010.

JIRÓN, Paola. On becoming ‘la sombra/the shadow’. *In: Mobile Methods*. New York, NY: Routledge, 2010, p. 36–53.

JIRÓN, Paola; ITURRA, Luis. Momentos Móviles. Los lugares móviles y la nueva construcción del espacio público. 2011. Disponível em: <<http://repositorio.uchile.cl/handle/2250/133109>>. Acesso em: 19 mar. 2019.

JORDÃO, Ana Paula Ferreira; STAMPA, Inez. Precarização no “mundo do trabalho”: a experiência dos ambulantes dos trens da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. **O Social em Questão**, v. XVIII, n. 34, p. 315–338, 2015.

KAUFMANN, Vincent. Mobility as a Tool for Sociology. **SO**, p. 1–17, 2014.

KAUFMANN, Vincent; BERGMAN, Manfred Max; JOYE, Dominique. Motility: mobility as capital. **International journal of urban and regional research**, v. 28, n. 4, p. 745–756, 2004.

KHAVUL, Susanna; BRUTON, Garry D.; WOOD, Eric. Informal family business in Africa. **Entrepreneurship Theory and Practice**, v. 33, n. 6, p. 1219–1238, 2009.

LATOUR, Bruno. **Reagregando o social: uma introdução a teoria do ator-rede**. [s.l.: s.n.], 2012.

LATOUR, Bruno; RIFIOTIS, Theophilos; PETRY, Dalila Floriani; *et al.* Faturas/Fraturas: da noção de rede à noção de vínculo. **Ilha Revista de Antropologia**, v. 17, n. 2, p. 123, 2015.

LE VEN, Michel Marie; FARIA, Érika de; MOTTA, Miriam H. de S. História oral de vida: o instante da entrevista. **Olga Rodrigues de Moraes von. Simson (Org), Os desafios contemporâneos da História Oral. Campinas: Unicamp, Centro de Memória**, 1997.

LÉVY, Jacques. Os novos espaços da mobilidade. **Geographia**, v. 3, n. 6, p. 7–17, 2001.

LOUIS, Marie-Victoire. Diga-me: o que significa gênero? **Sociedade e Estado**, v. 21, n. 3, p. 711–724, 2006.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 17, n. 49, p. 11–29, 2002.

MELO, Hildete; TELES, Jorge Luiz. Serviços e informalidade: o comércio ambulante no Rio de Janeiro. **IPEA**, p. 22, 2000.

MONNET, Jérôme. Conceptualización del ambulante, de los vendedores a los clientes: un acercamiento a la metrópoli posfordista. **Memoria del Seminario: “El ambulante en la Ciudad de México. Investigaciones recientes”** (coord. Jérôme Monnet & Juliette Bonnafé), p. 13, 2005.

MONNET, Jérôme; GIGLIA, Angela; CAPRON, Guénola. Ambulantage et services à la mobilité: les carrefours commerciaux à Mexico. **Street Trade and Mobility Services: the Crossroads in Mexico City. Cybergeog**, v. 1, p. 1–50, 2007.

MOREIRA, Guilherme; CORDEIRO, Bruna. Trajetórias dos vendedores ambulantes nas políticas públicas de Belo Horizonte (Brasil): uma análise das relações entre comércio ambulante e mobilidade. *In*: Lima, Peru: [s.n.], 2017.

NETO, Vicente Correia Lima; NADALIN, Vanessa Gapriotti. IMPACTS OF REGISTERED JOBS AND URBAN LOCATION ON WORK COMMUTES: AN INTRA-URBAN ANALYSIS OF FIVE METROPOLITAN AREAS. *In*: **City and Movement: mobilities and interactions in urban development**. Brasília: IPEA: ITDP, 2016, p. 239–260.

NJIRU, Sophia Gicuku. **The role of the informal sector in social development in Kenya**. Dissertação, UNICAMP, Campinas, 2017. Disponível em: <<http://repositorio.unicamp.br/jspui/handle/REPOSIP/330889>>. Acesso em: 28 mar. 2019.

NO BRASIL, Representação da UNESCO. **Declaração universal dos direitos humanos**. [s.l.]: Brasília, 1998.

OLIVEIRA JR., Hélio Rodrigues de; FREITAS, Daniel Medeiros de; TONUCCI FILHO, João Bosco Moura; *et al* (Orgs.). **Belo Horizonte: os impactos da Copa do Mundo 2014**. Belo Horizonte: Observatório das Metrôpoles : Del Rey Editora, 2014.

OSTROWER, Isabel Milanez. “**Fazendo do limão uma limonada**”: moralidades, estratégias e emoções entre vendedores ambulantes nos ônibus do Rio de Janeiro. Dissertação, UFRJ, Rio de Janeiro, 2007.

PAMPLONA, João Batista. A atividade informal do comércio de rua e a região central de São Paulo. **Caminhos para o centro: estratégias de desenvolvimento para a região central de São Paulo**, p. 307–337, 2004.

PAMPLONA, João Batista. Mercado de trabalho, informalidade e comércio ambulante em São Paulo. **Revista Brasileira de Estudos de População**, v. 30, n. 1, p. 225–249, 2013.

PERELMAN, Mariano D. Vender nos ônibus. Os Buscas na cidade de Buenos Aires, Argentina. **Tempo Social**, v. 29, n. 1, p. 69–87, 2017.

PIRES, Lenin. **Arreglar não é pedir arrego: uma etnografia de processos de administração institucional de conflitos no âmbito da venda ambulante em Buenos Aires e Rio de Janeiro**. Tese de Doutorado, UFF, Niterói, 2010. Disponível em: <<https://app.uff.br/riuff/handle/1/6264>>. Acesso em: 23 mar. 2019.

PORTELLI, Alessandro. A filosofia e os fatos. **Revista Tempo**, v. 1, n. 2, p. 59–72, 1996.

PORTELLI, Alessandro; FENELÓN, Déa Ribeiro. O que faz a história oral diferente. **Projeto História: Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados de História**, v. 14, 1997.

PORTER, Gina; TEWODROS, Amleset; GORMAN, Mark. Mobility, Transport and Older People’s Well-Being in Sub-Saharan Africa: Review and Prospect. *In: Geographies of Transport and Ageing*. Cham: Springer International Publishing, 2018, p. 75–100.

PRAUN, Andréa Gonçalves. Sexualidade, gênero e suas relações de poder. **Revista Húmus**, v. 1, n. 1, 2011.

RAPOSO, Fernanda Menezes. **Informalidade em trânsito : um olhar sobre os vendedores ambulantes dos ônibus no DF**. Monografia, UNB, Brasília, 2015. Disponível em: <<http://bdm.unb.br/handle/10483/11177>>. Acesso em: 18 mar. 2019.

RENAUX, Pedro. Desemprego cai para 11,8% com informalidade atingindo maior nível da série histórica. 2019. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/25534-desemprego-cai-para-11-8-com-informalidade-atingindo-maior-nivel-da-serie-historica>>. Acesso em: 16 dez. 2018.

RIES, Maria Julia Batista de Oliveira; STAMPA, Inez. Trabalho e informalidade a função social dos trabalhadores ambulantes no espaço urbano. **Revista Brasileira de Iniciação Científica**, v. 4, n. 7, 2017. Disponível em: <<https://periodicos.itp.ifsp.edu.br/index.php/IC/article/view/1044>>. Acesso em: 19 mar. 2019.

ROCHA, Ricardo; SÁNCHEZ, Fabio; GARCÍA, Leonardo. Ventas callejeras y espacio público: efectos sobre el comercio de Bogotá. **Revista Desarrollo y Sociedad**, n. 63, p. 245–268, 2009.

ROSS, Nicola J.; RENOLD, Emma; HOLLAND, Sally; *et al.* Moving stories: Using mobile methods to explore the everyday lives of young people in public care. **Qualitative Research**, v. 9, n. 5, p. 605–623, 2009.

ROY, Ananya. Urban Informality: Toward an Epistemology of Planning. **Journal of the American Planning Association**, v. 71, n. 2, p. 147–158, 2005.

SAHA, Debdulal. Decent Work for the Street Vendors in Mumbai, India—A Distant Vision! **Journal of Workplace Rights**, v. 14, n. 2, p. 229–250, 2009.

SANTOS JUNIOR, Orlando; RIBEIRO, Bruna; WERNECK, Mariana; *et al.* **Camelôs: panorama das condições de trabalho de homens e mulheres no centro do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Observatório das Metrôpoles – IPPUR/UFRJ Movimento Unidos dos Camelôs - MUCA, 2019.

SCHOENECKER, Amy. Contesting the City: Street Vending in Chicago and Mumbai. **Spaces and Flows: An International Journal of Urban and ExtraUrban Studies**, v. 9, n. 1, p. 35–49, 2018.

SEGURA, Luis Armando Durán. ESPACIOS PÚBLICOS, VENTAS Y CLIENTELAS AMBULANTES EN SAN JOSÉ, COSTA RICA. **On the W@terfront. Public Art.Urban Design.Civic Participation.Urban Regeneration**, v. 0, n. 28, p. 57–77, 2013.

SHELLER, Mimi; URRY, John. The New Mobilities Paradigm. **Environment and Planning A: Economy and Space**, v. 38, n. 2, p. 207–226, 2006.

SILVA FILHO, Raimundo Barbosa; ARAÚJO, Ronaldo Marcos De Lima. Evasão e abandono escolar na educação básica no Brasil: fatores, causas e possíveis consequências. **Educação Por Escrito**, v. 8, n. 1, p. 35, 2017.

SILVA, Christiane Pimentel e; ALVES, João Paulo Gois. O TRABALHADOR INFORMAL NOS ÔNIBUS: uma das faces da questão urbana na Região Metropolitana de Belém/RMB. **Revista de Políticas Públicas**, v. 12, n. 2, p. 75–82, 2008.

SILVA, Cristiane; PARANAIBA, Guilherme. Camelôs aproveitam brecha e falta de fiscalização e invadem as estações do Move. 2015. Disponível em: <https://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2015/05/11/interna_gerais,646163/camelos-voltam-de-carona-no-move.shtml>. Acesso em: 8 jun. 2019.

SILVA, Pedro Luis do Nascimento; PESSOA, Djalma Galvão Carneiro; LILA, Maurício Franca. Análise estatística de dados da PNAD: incorporando a estrutura do plano amostral. **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 7, p. 659–670, 2002.

SILVEIRA, Maria Laura. Globalización y circuitos de la economía urbana en ciudades brasileñas. **Cuadernos del CENDES**, v. 21, n. 57, p. 1–21, 2004.

SOTO, Hernando de. **Economia subterrânea: uma análise da realidade peruana**. Rio de Janeiro: Globo, 1987.

TELLES, Vera da Silva; HIRATA, Daniel Veloso. Cidade e práticas urbanas: nas fronteiras incertas entre o ilegal, o informal e o ilícito. **Estudos avançados**, v. 21, n. 61, p. 173–191, 2007.

THOMPSON, Paul. A Entrevista. *In: A voz do passado: história oral*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1998, p. 254–278.

TOH, Poh See; BIRCHENOUGH, A. Food safety knowledge and attitudes: culture and environment impact on hawkers in Malaysia.: Knowledge and attitudes are key attributes of concern in hawker foodhandling practices and outbreaks of food poisoning and their prevention. **Food Control**, v. 11, n. 6, p. 447–452, 2000.

TOKMAN, Victor E. An Exploration into the Nature of Informal—Formal Sector Relationships. *In: The Urban Informal Sector*. [s.l.]: Elsevier, 1979, p. 1065–1075. Disponível em: <<https://linkinghub.elsevier.com/retrieve/pii/B9780080242705500077>>. Acesso em: 2 maio 2019.

URRY, John. **Sociology beyond societies: mobilities for the twenty-first century**. London ; New York: Routledge, 2000. (International library of sociology).

WHYTE, William H. **The Social Life of Small Urban Spaces**. [s.l.: s.n.], 1980.

WRIGHT, Lloyd; HOOK, Walter. Manual de BRT: guia de planejamento. **Ministério das Cidades, Brasília, Brasil**, 2008.

XU, Jianhua; JIANG, Anli. Police Civilianization and the Production of Underclass Violence: The Case of Para-police *Chengguan* and Street Vendors in Guangzhou, China. **The British Journal of Criminology**, v. 59, n. 1, p. 64–84, 2019.

ANEXO A - TRECHOS SELECIONADOS DOS ANEXOS DE METODOLOGIA DA PNAD 2015

DOCUMENTO 1: Anexo I - Composição dos grupamentos ocupacionais

VENDEDORES E PRESTADORES DE SERVIÇOS DO COMÉRCIO

Vendedores e prestadores de serviços do comércio

- 5201 Supervisores de vendas e de prestação de serviços do comércio
- 5211 Vendedores e demonstradores em lojas ou mercados
- 5221 Repositores e remarcadores do comércio
- 5231 Instaladores de produtos e acessórios
- 5241 Vendedores a domicílio
- 5242 Vendedores em quiosques e barracas
- 5243 *Vendedores ambulantes*

DOCUMENTO 2 :Anexo II - Relação de códigos de ocupação

- 5243 Aguadeiro, aguateiro, alfarrabista, alheiro, arborário, baleiro (no comércio ambulante)
- 5243 Ambulante, mascate, prestação, prestamista, regatão, regateira
- 5243 Bilheteiro, biscoiteiro, bucheiro, cambista, camelo, captador de água (no comércio ambulante)
- 5243 Carcamano, carvoeiro, chapeleiro, cigano, cigarreiro, contrabandista (no comércio ambulante)
- 5243 Comerciante, comerciário, negociante (no comércio ambulante) - conta própria
- 5243 Doceiro, esteireiro, fateiro, fiteiro, florista, frissureiro, fruteiro (no comércio ambulante)
- 5243 Dono, empresário, proprietário, sócio (no comércio ambulante) - conta própria
- 5243 Entregador de jornais, jornaleiro (no comércio ambulante)

- 5243 Gaioleiro, galinheiro, gandaieiro, garrafeira, laranjeiro, leiteiro (no comércio ambulante)
- 5243 Lenheiro, meleiro, miudeiro, padeiro, pãozeiro, papeleiro, pasteleiro (no comércio ambulante)
- 5243 Peixeiro, pipoqueiro, pombeiro, quinquilheiro, quitandeiro, sorveteiro (no comércio ambulante)
- 5243 Tacacazeiro, tripeiro, vassoureiro, verdureiro (no comércio ambulante)
- 5243 Vendedor ambulante de: qualquer mercadoria, cachorro quente
- 5243 Vendedor de jogos prontos de loto e bilhetes de loteria (no comércio ambulante)

ANEXO B – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO PARA ENTREVISTA

Título do Projeto: VENDEDORES AMBULANTES: Uma análise das práticas e movimentos no BRT MOVE de Belo Horizonte e Região Metropolitana (RMBH)

Você está sendo convidado para participar de uma pesquisa cujo objetivo é entender as práticas dos vendedores ambulantes no sistema BRT Move municipal e metropolitano na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH). Esta pesquisa está sendo realizada como atividade pelo Curso de Mestrado em Sociologia Urbana do Departamento de Pós-graduação em Sociologia da UFMG. Caso você aceite participar dessa pesquisa, os procedimentos envolvidos serão o acompanhamento pela pesquisadora de suas atividades diárias, bem como a realização de uma entrevista, o que pode levar um dia inteiro na companhia da pesquisadora. O acompanhamento respeitará seus horários disponíveis e seu conforto, você pode pedir para parar de ser acompanhado a qualquer momento da pesquisa.

Os dados obtidos serão gravados e transcritos para posterior análise, e serão mantidos os sigilos dos participantes. As gravações serão mantidas por até no máximo cinco anos após o término da pesquisa, sob domínio da pesquisadora Bruna Barradas Cordeiro. Os possíveis riscos ou desconfortos decorrentes da participação nessa etapa da pesquisa envolvem alguns constrangimentos que podem estar relacionados à presença da pesquisadora em seu cotidiano, acompanhando suas atividades diárias. Além disso, algumas perguntas que serão feitas podem despertar emoções e interferir em sua rotina. Entre os benefícios da pesquisa, está a ampliação da compreensão das práticas e mobilidades diárias dos vendedores ambulantes, contribuindo assim para melhor compreensão de seu papel na sociedade, bem como para a construção de políticas públicas que levem em consideração estes indivíduos.

Sua participação na pesquisa é totalmente voluntária, ou seja, não é obrigatória. Caso você decida não participar, ou ainda, se desistir de participar e retirar seu consentimento após o início da entrevista, não haverá nenhum prejuízo para você. Não está previsto nenhum tipo de pagamento pela sua participação na pesquisa e você não terá nenhum custo com respeito aos procedimentos envolvidos. Caso ocorra alguma intercorrência ou dano, resultante de sua participação na pesquisa, você receberá todo o atendimento necessário, sem nenhum custo pessoal.

Os dados coletados durante a pesquisa serão sempre tratados confidencialmente, e serão apresentados sem a identificação dos participantes, ou seja, o seu nome não aparecerá na

publicação dos resultados. Este projeto é de autoria de Bruna Barradas Cordeiro e terá como pesquisadora responsável a Prof^a Ana Marcela Ardila Pinto. Caso você tenha dúvidas, poderá entrar em contato com a pesquisadora, pelo telefone (31) 975068720, ou (31) 30479998. Caso tenha dúvidas quanto às questões éticas, poderá entrar em contato com o Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal de Minas Gerais, situado à Avenida Antônio Carlos, 6627, Unidade Administrativa II, sala 2005 – Campus Pampulha, telefone: 3409-4592, e-mail: coep@prpq.ufmg.br. Esse Termo é assinado em duas vias de igual teor, sendo uma para o sujeito de pesquisa e outra para os pesquisadores.

Nome do participante da pesquisa

Assinatura

Nome do pesquisador que aplicou o Termo

Assinatura

ANEXO C – ROTEIRO DE ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
FACULDADE DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS (FAFICH)
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA
Mestrado em Sociologia – Pesquisa Ambulantes no BRT
Entrevista Semiestruturada

1) Trajetória de vida

1.1 Aonde você **NASCEU**? *Porque mudou *Há quanto tempo mudou *Pra onde mudou (cidade e bairro)

1.2 Em qual cidade e bairro você **MORA ATUALMENTE**? *Com quem mora? *Mudou de casa *Quantas vezes mudou *Casa própria ou alugada

1.3 **IDADE**

1.4 **ESCOLARIDADE**

1.5 Quem toma as principais **DECISÕES** na sua **CASA**?

1.6 As **PESSOAS QUE MORAM COM VOCÊ** também **TRABALHAM**? Tem algum rendimento? *Como são divididas as despesas da casa *Quem contribui com a renda *poupa *divide com a família

1.7 Você tem **FILHOS**? **QUANTOS**? De qual idade? Eles estudam? Onde estudam? * Quem cuida dos filhos * Eles trabalham *Quer que seus filhos também trabalhem como ambulantes no futuro?

2) Trajetória de trabalho

2.1 Qual foi seu **PRIMEIRO TRABALHO**? **COMO** você **CONSEGUIU** esse trabalho? **COMO APRENDEU** a fazer essa atividade? ***QUANTO TEMPO** durou * Trabalhava sozinha ou acompanhada ***PORQUE MUDOU** de emprego
(seguir a mesma ordem de perguntas para o segundo e terceiro emprego)

3) Trajetória na atividade ambulante

3.1 **QUANDO** você começou a **VENDER**? **AONDE**? ***POR QUE**?

3.2 Você tem **OUTROS TRABALHOS**? *A atividade ambulante é **PRINCIPAL** ou **SECUNDÁRIA**? ***QUAIS** ou outros trabalhos que você exerce? *Com que **FREQUÊNCIA**? ***ONDE** exerce?

3.3 COMO APRENDEU A VENDER NO ÔNIBUS? E NO BRT?

3.4 PORQUE COMEÇOU A VENDER NO BRT?

3.4 HÁ DIFERENÇAS ENTRE VENDER NO BRT E VENDER NO ÔNIBUS TRADICIONAL?

3.4 Como foi a TRANSIÇÃO PARA O BRT? *QUANDO ocorreu *POR QUE vende

3.5 ONDE trabalha no BRT? *Onde trabalhava ANTES DO BRT *O BRT MUDOU A FORMA COMO VOCÊ TRABALHA *controle * relações *clientela *conforto *motoristas

3.6 Como você faz quando NÃO PODE TRABALHAR? *Quem fica com seus filhos *E os rendimentos? *Como fica sua organização financeira

3.8 Como você DECIDE OS PRODUTOS que vai vender? * leveza *preço * horário * ônibus cheio *equipamentos *dinâmicas do corpo

3.9 Onde você COMPRA AS MERCADORIAS que vende no BRT?

3.10 Você lembra de SITUAÇÕES DE CONFLITO que ocorreram no trabalho? *Pedir exemplos *Como foram resolvidas *Como as pessoas lidaram com a situação *Se conhecem Suzana *Se é verdade o controle que exerce sobre as vendas nos ônibus

3.12 Como você se ORGANIZA FINANCEIRAMENTE? *Separa para as mercadorias? *Tem capital de giro? *Fica sem dinheiro?

4) Trajetória diária

3.7 Como foi sua ROTINA DE TRABALHO ESSA SEMANA? *Começou no fim de semana ou na segunda feira? *Que horas COMEÇOU e que horas TERMINOU de trabalhar? *QUANTAS HORAS TRABALHOU na semana *E por dia?

(Começar pelo dia de trabalho anterior?)

TRAJETÓRIA SEMANAL	DOMINGO	SEGUNDA	TERÇA	QUARTA	QUINTA	SEXTA	SÁBADO
Que horas começou a vender?							
Onde vendeu?							
O que vendeu?							
Em qual linha?							

Em qual estação?							
Quanto tempo vendeu?							
Quanto ganhou?							
Que horas terminou de vender?							

4.1 Como é sua **ROTINA DIÁRIA**? *Que horas você começa a vender? *O que determina o critério do horário de início das vendas

4.3 Como você decide qual produto vender naquele dia?

4.5 Como você realiza suas **REFEIÇÕES**? *Onde *Que horas

4.6 Como você vai ao **BANHEIRO**?

4.7 Usa **CELULAR** para **ORGANIZAR** seu **TRABALHO**? *COMO usa? *Como **NEGOCIA** como outros camelôs para vender?

4.8 **COMO VOCÊ DECIDE QUE DEVE PARA DE TRABALHAR E IR PRA CASA?**

TRAJETÓRIA DIÁRIA	
Que horas começou a vender?	
Onde vendeu?	
O que vendeu?	
Em qual linha?	
Em qual estação?	
Quanto tempo vendeu?	
Quanto ganhou?	
Que horas terminou de vender?	