

# ORGANIZAÇÕES E DISPUTAS POR TERRITÓRIOS NO COMÉRCIO AMBULANTE DO METRÔ DE RECIFE

## ORGANIZATIONS AND DISPUTES OVER TERRITORY IN STREET COMMERCE OF RECIFE'S SUBWAY

Rafael Soares Ribeiro<sup>1</sup>

PPGS/UFPE: <https://orcid.org/0000-0002-8419-5495>

Breno Augusto Souto Maior Fontes<sup>2</sup>

UFRN: <https://orcid.org/0000-0002-7285-9012>

DOI: [10.21680/1982-1662.2023v6n36ID31455](https://doi.org/10.21680/1982-1662.2023v6n36ID31455)

### Resumo

O presente artigo objetiva discutir a organização e disputas por território no comércio ambulante praticado no sistema metroviário do Recife (METROREC). Estes atores organizam uma configuração peculiar na ocupação deste território. Os dados obtidos para a análise são resultados de uma pesquisa de campo realizada durante 7 meses no ano de 2019 com os ambulantes que atuam no sistema metroviário do Recife. Nesta pesquisa foram usados os métodos de coleta de dados através de observação total, observação participante, entrevistas individuais e grupo focal com comerciantes. Os locais escolhidos para a pesquisa foram as estações de metrô que possuem os maiores fluxos de passageiros e de ambulantes em todos os horários do dia. Daremos destaque neste artigo ao conceito de território, bastante discutido e de considerável importância para diversos campos do conhecimento. Com o destaque na abordagem sócio simbólica deste conceito, tendo por pano de fundo a ideia de sociabilidades e práticas de construção de identidades, em um recorte simmeliano. Consideramos que a ideia de território seja bastante útil à compreensão político-existencial das

---

<sup>1</sup> E-mail: [rafael.soares504@gmail.com](mailto:rafael.soares504@gmail.com)

<sup>2</sup> E-mail: [brenofontes@gmail.com](mailto:brenofontes@gmail.com)

trajetórias das pessoas, na medida em que fornecem às pessoas as referências para a construção de suas identidades.

**Palavras-chave:** Ambulantes. Território. Hierarquia. Sociabilidades.

### **Abstract**

This article aims to discuss the organization and disputes over territory in urban street commerce practiced in Recife's subway system (METROREC). These actors organize a peculiar configuration in the occupation of this territory. The data obtained for the analysis are the results of a field survey carried out in 2019 for 7 months with street vendors who work in Recife's subway system. In this research, data collection methods were used through total observation, participant observation, individual interviews, and focus group. The places chosen for the research were the subway stations that have the highest flows of passengers and street vendors at all times of the day. In this article, we will highlight the concept of territory, which is much discussed and of considerable importance for various fields of scientific knowledge; we will give more attention to the socio-symbolic approach of this concept, having as a background the idea the practices of sociability and identity construction in a Simmelian approach. We consider that the idea of territory is very useful for the political-existential understanding of people's trajectories, insofar as they provide people with references for the construction of their identities

**Keywords:** Street Commerce. Territory. Hierarchy. Sociability.

### **Introdução**

O conceito de território é um tema bastante discutido e de considerável importância para diversos campos do conhecimento científico (História, Ciências Políticas, Geografia, Sociologia, Psicologia e Antropologia). A princípio, os estudos sobre o tema foram realizados pela Geografia, tinham por referência primeira a relação entre o espaço físico e a sociedade. Sociedade, para os geógrafos, entretanto,

não era o conceito estruturante. Para os sociólogos, por outro lado – e essa é a crítica dos geógrafos – o espaço seria quase um acessório para a compreensão do fenômeno social. A discussão mais recente, entretanto, tem aproximado estas duas disciplinas, ao considerar que, em primeiro lugar o espaço é o suporte indispensável à constituição do social; e que, em segundo lugar, as práticas de sociabilidade, intrinsecamente relacionais, não podem ser pensadas sem o ingrediente indissociável deste complexo fenômeno, que, na falta de outro conceito, designamos aqui de socio-espacial. Assim, consideramos que se deve compreender o espaço em um contexto mais amplo, não recortado de um horizonte analítico onde se inscreve uma “atmosfera constituída pela experiência das coisas materiais” (LÖW, 2016, V). Que devem ser consideradas sobretudo a partir do pano de fundo das experimentações de sociabilidades construídas em um “*ambience*” territorial.

Os estudos antropológicos, por outro lado, enfatizam a face subjetiva do conceito, ou seja, ressaltam a relação física e simbólica dos seres humanos com o espaço. O espaço torna-se, desta forma, um elemento fundante na construção do eu e do eu social na medida em que as identidades (individual e coletiva) estão em relação direta com campo simbólico. Portanto, sempre haverá entre os grupos culturais, sejam afetados por processos desenraizadores (HAESBART, 2005) ou não, onde a perspectiva de fazer parte de um território, local onde de vínculos afetivos e de trocas materiais e simbólicas (TEIXEIRA, 2008), é um ingrediente fundamental.

Em um contexto de descontinuidade das relações e pela influência de uma certa cultura global ao mesmo tempo homogeneizadora mas também indutora de práticas localizadas, os valores, as crenças, os conteúdos simbólicos e as práticas que dão sentido à vivência de grupos, em determinados lugares ficam sob constante mudança. Ao mesmo tempo que, num movimento oposto e de resistência a esse mundo fluido, reforçam-se os processos de territorialização – de vinculação de laços – para com um local onde estão vinculados às práticas sociais e reorganizam-se sociabilidades. Desterritorialização, reterritorialização, mudanças na relação tempo/espaço são questões agora constantemente colocadas, índices de mudanças importantes nas sociabilidades das pessoas no tempo da Internet.

Fontes (2018) enfatiza que as relações entre os indivíduos, ou grupos, com o território são carregadas de conteúdos simbólicos. As pessoas deixam nestes espaços inscrições – suas memórias das experiências na vida cotidiana – estruturam suas

identidades, compartilham socialmente o seu uso e os significados com outros. O território é, ao mesmo tempo, espaço frutífero e produtor de sociabilidades. Este território, entretanto, está em constante mudança. À relativa estabilidade dos *heimaten* – ou torrões de terra como chamam os lusitanos – se seguem ou são fortemente influenciados por padrões instáveis, de fluxos e da plasticidade característica do mundo das redes mediadas pela internet.

Devido a disputas entre os agentes sobre o espaço para o uso, principalmente, econômico, é importante salientar que os grupos sociais resistem, estabelecendo relações profundas com seus territórios, criando em torno de si uma área de segurança propícia para suas relações cotidianas, afetivas e espirituais (TEIXEIRA, 2014); pois são locais de valor inalienável na medida em que fornecem às pessoas as referências de sua existência (FONTES, 2018).

Não obstante, Teixeira (2014) caracteriza estes locais como “territórios de resistência”, onde o foco principal do conflito está na esfera socioeconômica.

É um território explícito, aberto, como um campo de lutas no qual se posicionam as respectivas forças sociais em confronto. Tais são os exemplos dados pelas centenas de assentamentos e ocupações urbanas de “sem-tetos” que, igualmente, territorializam amplos espaços de inúmeras cidades em todo mundo; pelas áreas indígenas constantemente violentamente assediadas por pecuaristas e produtores agroindustriais na região norte do país; pelos assentamentos rurais também assediados pelas usinas canavieiras do sudeste brasileiro, que oferecem “vantagens competitivas” para assentados que optam por produzir cana-de-açúcar em seus lotes. (TEIXEIRA, 2014, p. 6)

Este território em aberto possui uma validade especial para estudar disputas entre os diversos grupos que buscam defender seus interesses, em especial para a classe que não possui capital social, político e econômico para obter legitimação na ocupação de um determinado espaço. As disputas que acontecem na esfera política têm uma âncora econômica importante; mas também há o ingrediente simbólico, que é fundamental para a compreensão das trajetórias de construção de identidade de diversos povos que disputam o lugar para reprodução de seu cotidiano.

Este artigo tem como objetivo analisar a ocupação de territórios e estruturação de hierarquias dentro do mercado ambulante do metrô do Recife. Espaço de reprodução econômica, com o comércio informal, mas também de disputa entre os diversos atores que ocupam este território, enquanto locus da mobilidade urbana, da ação Institucional da regulação, e de outros atores que cotidianamente ocupam o

lugar. Os dados obtidos para a análise são resultados de uma pesquisa de campo realizada durante 7 meses no ano de 2019<sup>3</sup> com os ambulantes que atuam no sistema metroviário do Recife. Nesta pesquisa foram usados os métodos de coleta de dados através de observação total, observação participante, entrevistas individuais e grupo focal com comerciantes. Os locais escolhidos para a pesquisa foram as estações de metrô de Camaragibe, Rodoviária, Barro e Joana Bezerra, tendo em vista que possuem os maiores fluxos de passageiros e de ambulantes em todos os horários do dia.

### **Territórios e disputas**

No Brasil, a informalidade ainda é vista pelo Estado como algo a ser combatido, sendo a principal forma de combate o uso da violência física ou simbólica. Essa luta constante existe, pois, como aponta Pires (2011), a informalidade é um desrespeito ao Estado. O informal, relacionado com uma perspectiva territorial, estaria fora de contexto da modernidade (como característica de economias antes da modernização) e do espaço moderno, portanto representa uma ameaça ou uma afronta às instituições da modernidade.

Na tipologia construída pelo relatório da CEPAL sobre a relação Estado e informalidade, chegou-se à conclusão de que nos Estados da periferia do mundo capitalista que não foram plenamente industrializados (modernizados), e onde as políticas de bem-estar social foram negligenciadas -, a presença da informalidade é mais forte. A partir do olhar sociológico, a atividade informal pode estar associada à construção de uma estrutura de laços entre indivíduos e grupos, fortes ou fracos, que possuem vínculos significantes com o território, onde a ação ilícita – do ponto de vista institucional – encontra suporte normativo da sociedade. O campo regulatório do Estado moderno convive ao lado de antigas práticas institucionalizadas mas ainda não reguladas. Em alguns casos – como parece ser em regiões do interior de Angola – a regulação das práticas de sociabilidade está ao cargo do Soba<sup>4</sup>, líder ancestral, que media conflitos, estabelece normas de conduta e dispõe sobre o uso dos espaços e bens públicos. Em outros casos, os vínculos territoriais de parentesco e amizade, ao lado daqueles mais distantes, os laços fracos, constituídos pelas sociabilidades

---

<sup>3</sup> Os dados empíricos utilizados neste artigo foram extraídos da pesquisa de campo realizada por Rafael Soares, que subsidiou a sua Dissertação de Mestrado, apresentada ao PPGS em 2019.

<sup>4</sup> Sobre o assunto, consultar QUINTAS, Orlando Pedro. Autonomia Local em Angola: Sentido e Alcance. In Revista Africa e Africanidades ano XIII, n,37, fev. 2021.

modernas, convivem lado a lado. Os laços fortes, para a grande maioria da população destituída de recursos e também não assistida pelo Estado, é uma importante fonte de mobilização de recursos, e instrumento importante para a viabilização das redes econômicas informais. Deste modo,

Em outro extremo, quando existem redes comunitárias muito fortes e a população está acostumada a enfrentar por seus próprios meios para sobreviver e desconfia de qualquer intervenção oficial é mais provável que a organização de empresas informais se considerem como uma coisa normal e a participação na economia subterrânea como uma forma justificada de resistência. (PORTES e HALLER, 2004, p.52)

O comércio ambulante, como uma atividade informal, carrega em si diversos conteúdos sociais e normativos sobre a legitimidade da atividade, sobre os sujeitos inseridos neste universo – pessoas que ocupam estratos inferiores da sociedade e fortemente marcadas pelo preconceito racial e sua posição em relação a sua cor e seu estrato social; são os incômodos toleráveis para o sistema capitalista, visto que fazem parte funcional da estrutura e a retroalimenta com seus serviços – com consumidores em sua maioria constituídos de pessoas de baixa renda – ora nos espaços públicos, que abriga uma camada da população com baixa chance de empregabilidade em ocupações formais. O corpo do ambulante e da ambulante é apartado do direito de se vincular àquele espaço, que está posto como lugar de passagem, no deslocamento cotidiano da população trabalhadora. É regulado para tal, com equipamentos planejados para este fim – com a funcionalidade definida pela capacidade de suportar o máximo de fluxo de um sistema de transporte que alimenta a cidade com pessoas, indo e vindo para seus compromissos. Os ambulantes, apregoando suas mercadorias, são sujeitos estranhos que, a princípio, devem ser evitados. Atrapalham o desejável funcionamento do sistema. Ocupam temporariamente um espaço onde habitantes de diversos mundos sociais transitam e ali deixam suas marcas. Aos ambulantes restaria o estigma da invisibilidade, se não houvesse resistência e lutas pelo uso plural do espaço (FRAHSE, 2016).

Os ambulantes sofrem as chagas das diversas formas de desigualdade urbana dentro do nosso país, desde a segregação na exclusão de acesso a determinados territórios ou terras, propriedades, moradia próxima aos locais mais valorizados que dão acesso aos serviços da infraestrutura urbana, e até mesmo a renda. Em relação às desigualdades imateriais, o universo se torna mais amplo, fazendo referência a “alusões a desigualdades econômicas, de oportunidades e de classe, ou a disparidades

de oportunidades de inclusão das pessoas nos processos econômicos, quanto em referências às ‘condições de vida’ em e entre espaços da cidade, e ao ‘empoderamento’ dos respectivos grupos sociais ali existentes” (FRAHSE, 2016).

Nas entrevistas com os ambulantes no metrô, chegamos a questioná-los sobre os motivos que levaram à desobediência do Decreto nº 14.845, de fevereiro de 1991, que garante o impedimento sobre as atividades comerciais no sistema metroviário. As respostas que obtivemos foram enfáticas em justificar a desobediência por uma questão de sobrevivência, que seria garantida através da venda de mercadorias no metrô.

Através destes argumentos, analisei que a postura de enfrentamento às normas e leis correspondem não apenas ao desconhecimento delas, pois são frequentemente lembradas por aqueles que designados para garantir o bom funcionamento dos equipamentos de transporte, os agentes públicos; qualquer coisa que possa modificar a eficiência do sistema é reprimido com vigor. Mas também se justificam mediante a condição fundamental de sobreviver, por ser o trabalho como ambulante a única forma que os sujeitos visualizam como garantia de condições materiais necessárias para a satisfação de suas necessidades. Desta forma, acontece uma acomodação frágil entre instituição de dispositivos normativos garantidores do “bom” funcionamento do sistema e a complacência e mesmo tolerância dos agentes públicos face à violação da norma, o exercício do comércio ambulante. O equilíbrio frágil é conseguido pela capacidade de pressão dos ambulantes, do apoio dos usuários, e, de certa forma, uma certa plasticidade no emprego das normas por parte dos agentes públicos.

Acontece, desta forma, uma disputa de narrativa, entre o discurso do Estado enquanto garantidor da funcionalidade do sistema metroviário que recorta a cidade e aquela veiculada pelos mercadores ambulantes, na defesa de um espaço para o exercício da atividade de troca comercial. As duas narrativas coexistem com uma série de outras e entram frequentemente em conflito. O controle do espaço às vezes se dá pela repressão da força estatal já que o conteúdo legal (o decreto supracitado) não consegue dissuadir o grupo; em muitos casos, entretanto, acomodações diversas são permitidas, garantido alguma segurança (embora bastante instável) no exercício do comércio ambulante. Sendo assim, nesse espaço, atores diversos – ambulantes, funcionários do equipamento urbano e passageiros – ressignificam o território

(FONTES, 2008), ultrapassando o conteúdo original, de simples lugar de passagem, para lugar de trabalho, de encontros, de interações entre indivíduos e grupos, ou seja, um local onde há registros das histórias das pessoas que dele fizeram e fazem parte.

Cotidianamente, os ambulantes travam essa batalha contra a estrutura legal e repressão violenta do Estado, procurando assegurar, no sistema metroviário do Recife, um território no qual possam obter os seus rendimentos através do comércio e sejam reconhecidos legitimamente como habitantes desse lugar.

### **Organizações dos ambulantes - fixos, semifixos, perambulantes e siris**

A partir das observações realizadas em campo, pudemos identificar as formas de organização dos ambulantes. A base se fundamenta principalmente na ocupação de um território dentro do sistema metroviário do Recife. Esta ocupação se caracteriza tanto pela presença física cotidiana como a construção de uma série de fatores que estruturam a relação dos ambulantes entre si, com os clientes (os que consomem os produtos oferecidos), e os agentes públicos do Sistema Ferroviário<sup>5</sup>. Alguns elementos – tais como amizade, confiança e presença – estão vinculados a este domínio. Sendo assim, criamos, em um primeiro momento, alguns rótulos para descrever os estratos sociais dentro da estrutura. Os postos identificados foram de ambulantes *fixos*, *semifixos*, *perambulantes* e *siris*. Esta breve tipologia que designa posições diversas dos ambulantes é reconhecida pela categoria, e por outros atores, como por exemplo os agentes públicos de fiscalização do sistema ferroviário, ou mesmo a rede de fornecedores destes profissionais.

Chamamos de ambulantes *fixos*, aqueles ambulantes que trabalham em postos fixos, permanentes, nas estações, deslocando-se apenas em ocasiões especiais. Normalmente, esse grupo é composto dos ambulantes mais antigos que trabalham no sistema metroviário do Recife. Pode acontecer de alguns ambulantes mais novos estarem trabalhando como *fixos* nas estações, mas a admissão de algum novato é possível por meio de laços de amizade ou por negociações; quando o espaço é negociado, o novo ambulante está apto a ocupar aquele espaço com todos os seus direitos e responsabilidades. A negociação de um novato para a posição de ambulante *fixo* é feita sob a tutela de algum ambulante já conhecido e reconhecido pelo grupo da estação.

---

<sup>5</sup> Para além dos limites do espaço físico do Sistema Ferroviário, haveria também que acrescentar outros atores que mantêm relação direta com os ambulantes, como por exemplo seus fornecedores.

Antiguidade no metrô significa não somente um local de trabalho, um posto, mas o reconhecimento do grupo. O ambulante mais antigo é um membro que possui grande experiência dentro do mercado: conhece fontes de venda de mercadorias, sabe quais são os melhores horários para vender, tem contatos com seguranças e funcionários do metrô. Normalmente, estes ambulantes se responsabilizam em ensinar aos mais novos ou apresentá-lo a alguém que os ensine. É prática comum todo ambulante novato iniciar vendendo dentro da composição do metrô e não como ambulante *fixo* nas estações. Há, desta forma, uma carreira destes profissionais, com postos mais ou menos antigos, e com mais ou menos prestígio.

Os ambulantes mais antigos também são os mais conhecidos, afinal estavam ali antes mesmo da onda novos ambulantes chegarem<sup>6</sup>. Conversando com o ambulante Neto, que trabalha no metrô há dezessete anos, ele afirma conhecer quase todo mundo que lá trabalha, pelo menos de vista, sendo reconhecido pela maioria dos que lá trabalham. “Estamos todos aqui, no mesmo barco. Só é triste que esses *siris*, novatos sabe, não respeitam ninguém”<sup>7</sup>.

Outro grupo de ambulantes é formado pelos vendedores que foram iniciados pelos *fixos*; que resolvi rotulá-los de *semifixos*. Possuem certa conexão com uma estação matriz e se relacionam bem com os ambulantes desta estação. Esta conexão se dá a partir de favores e prestação de serviços: o ambulante *fixo*, muitas vezes, guarda a mercadoria do seu colega e a vende, enquanto o *semifixo* parte para comercializar uma quantidade específica dentro do metrô; quando o segundo volta para a estação, o *fixo* repassa o dinheiro da mercadoria vendida. Estes atos de solidariedade, cooperação e confiança são tão comuns dentro do mercado ambulante no metrô do Recife, que, inclusive, funcionam como elemento chave para o funcionamento e ordenamento das atividades dentro deste espaço.

É na interação entre *fixos* e *semifixos* que os ambulantes organizam quem vai entrar na composição do metrô e quem ficará vendendo na estação. O ambulante que acaba de chegar na estação deve esperar aqueles que estão na sua frente; e assim segue sucessivamente. Mas existem algumas regras que foram observadas durante a pesquisa. A que mais exemplifica um caso de norma geral é que não é permitido para o (a) *semifixo(a)* passar muito tempo na estação. A norma é flexibilizada apenas em

---

<sup>6</sup> Com o aumento do desemprego, um número importante de pessoas passou a buscar o comércio ambulante como fonte de renda.

<sup>7</sup> Depoimento de ambulante.

condições especiais: nos horários em que o metrô está superlotado; ou quando há alguma batida da PFF<sup>8</sup> em alguma estação; ou quando tem uma quantidade considerável de ambulantes vendendo aquela mesma mercadoria na composição do metrô.

O grupo rotulado como *perambulantes*, é composto pelos mais novos na rede. Estes agrupamentos, em sua maioria, não tiveram iniciação com nenhum ambulante *fixo* e, portanto, não se conectam diretamente com eles. Como é um grupo independente dos ambulantes *fixos*, os conflitos cresceram, vindo a se intensificar a partir do momento em que novas ondas de ambulantes entravam no mercado no metrô. A maioria deles recebe a alcunha de *siri*, ou seja, um novato e/ou um iniciante que não sabe nada de nenhuma normal nem possui nenhuma conexão, podendo entrar e sair quando quiser. Com o tempo, estes novos ambulantes interagiram uns com os outros e começaram a formar grupos para se proteger das investidas dos ambulantes *fixos* nas estações, dos seguranças do metrô. No decorrer do tempo, as negociações também costumam estabelecer regras sobre a atividade, tais como: não gerar concorrência sobre o mesmo produto; delimitação de percursos específicos para os diferentes grupos.

Esse desenho de percursos é uma estratégia bastante útil, pois mesmo quando o grupo está fragmentado, os ambulantes sabem mais ou menos onde outros membros do grupo estão circulando; não obstante, esse arranjo organizacional fortalece a segurança da equipe, se comunicando através de grupos no *WhatsApp* ou ligando para os telefones uns dos outros para alertar sobre possíveis ameaças.

Ainda nas entrevistas, tivemos o contato com o termo *siri*. Ao perguntar o que significado, boa parte deles riam e nos davam uma definição vaga. Escutamos diversas vezes a seguinte resposta: “É porque é igual a corda de siri, tem hoje e amanhã não tem”. Estranhei bastante a definição, mas a partir de outras conversas concluí que o *siri* não é bem-visto por não fazer parte daqueles que ficam no metrô. Explicando melhor, *siri* é aquele(a) que não tem nenhum laço com a rede de ambulantes, está ali apenas por um curto período e depois não aparece mais.

O(a) *siri* também é responsabilizado por alguns desequilíbrios no sistema de trocas montado pelos ambulantes. Por não estarem socializados com os normais do local, é bastante comum a venda de suas mercadorias por preços muitos mais baixos

---

<sup>8</sup> Os assim denominados Policiais Rodoviários Federais, profissionais terceirizados ou mesmo agentes públicos em desvio de função.

do que é acordado pela rede de ambulantes. Estas ações, em determinadas situações, têm como consequência o impedimento do *siri* de comercializar por outros ambulantes; e, caso haja persistência, o grupo reclamante o(a) obriga a sair da estação na forma de ameaças ou pela aplicação da força física. O Quadro I distribui os diversos tipos de ambulantes encontrados em nossa pesquisa, com suas características.

**Quadro I:** Tipologia dos ambulantes

Posição	Características
Ambulantes Fixos	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Possuem um lugar de trabalho fixo nas estações;</li> <li>2. Normalmente, trabalham no metrô todos os dias da semana;</li> <li>3. Se organizam de forma que cada um fixo venda uma mercadoria exclusiva;</li> <li>4. Ajudam os <i>semifixos</i> no ordenamento das vendas no metrô;</li> <li>5. Vendem as suas mercadorias e as mercadorias dos <i>semifixos</i> enquanto estes estão vendendo dentro do veículo do metrô.</li> </ol>
Ambulantes Semifixos	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Em sua maioria, são mais jovens, em relação a antiguidade dentro do comércio ambulante no metrô do Recife;</li> <li>2. Possuem relações próximas com os ambulantes fixos, pois, na maioria das vezes, são iniciados por estes;</li> <li>3. Organizam um sistema de fila nas estações onde possuem laços com os ambulantes - neste caso, pode ser mais de uma estação.</li> <li>4. Carregam apenas uma parte de sua mercadoria, enquanto outra parte fica com algum ambulante fixo - que a vende.</li> <li>5. Por interagir com maior frequência com outros grupos de ambulantes, realiza o papel - intencional ou não - de construir pontes com outros grupos de outras estações.</li> </ol>

Perambulantes	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Grupo composto pelos ambulantes mais novos dentro do comércio ambulante no metrô do Recife.</li> <li>2. Se relacionam com os outros grupos de forma superficial, respeitando as normas das estações e do ordenamento dos semifixos;</li> <li>3. Suas conexões são entre si e com os semifixos que os informam sobre as normas estabelecidas dentro das estações;</li> <li>4. São o grupo mais numeroso de ambulantes.</li> <li>5. Costumam formar grupos que, juntos, traçam um determinado circuito onde irão realizar suas vendas.</li> </ol>
Siris	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Trabalham esporadicamente como ambulantes;</li> <li>2. Não possuem vínculos com outros ambulantes e conseqüentemente não sabem sobre as normas estabelecidas entre os ambulantes nas estações e nos metrôs.</li> <li>3. Costumam sofrer sanções dos ambulantes estabelecidos devido a quebra da ordem: seja desrespeitando o ordenamento das vendas, seja vendendo uma determinada mercadoria por um preço abaixo do acordado.</li> <li>4. O termo siri é usado como xingamento dentro do comércio ambulante no metrô.</li> <li>5. Através de observações, percebi que muitos <i>siris</i> são crianças, ou ambulantes novatos que ainda estão aprendendo sobre os conteúdos do universo do comércio ambulante no metrô do Recife.</li> </ol>

Fonte: Elaboração própria

### Conflitos internos

Às 11:10 desço na estação de metrô do Barro com o objetivo de observar a atuação dos ambulantes que vendiam suas mercadorias na plataforma de embarque. Em frente a rampa de descida para o terminal integrado do Barro, três ambulantes vendem água, pipoca e picolé, eles conversam com uma criança que também é ambulante (vendendo picolé).

Os meninos estavam “tirando onda<sup>9</sup>” com um ambulante que vendia pipoca e água, dizendo que ele tinha “*cara de veia*”. Indignado, o que recebeu as ofensas não fala nada, apenas abaixa a cabeça, dá um pequeno chute no chão e se aproxima dos outros. O ambulante que está no meio dos dois usa chapéu e óculos escuros, olha para a criança e diz: “Queria ter a idade de vocês; se tivesse, vocês iam ver o *bicho pegar*”<sup>10</sup> pro lado de vocês.

Silêncio. O que estava do lado e não falou nada sobre o caso, só continuou gritando “Olha a água”. Os três começam a falar sobre a PF (polícia ferroviária; o assunto abordava a temática da abordagem da polícia estava sendo rigorosa, agressiva, nestes dias. Tomando mercadorias, agredindo os ambulantes; eles justificam as ações por conta dos constantes assaltos nas estações Mangueira e Afogados.

A criança grita do outro lado “Porra nenhuma!”. O homem que estava vendendo água responde: diz para esse outro aí que se paga metrô, viu. É bom *rodar no metrô*. Ficar parado aí vai dar em nada. Olha o *cara de lata* aí, lá vem ele (referência ao metrô).

O metrô estaciona. Um grande fluxo de pessoas desce. Os ambulantes se posicionam e começam a anunciar seus produtos. Algumas pessoas passam. Outras param e compram. Mas em questões de segundos a estação retorna à tranquilidade de antes, apenas com o barulho habitual dos pombos, dos movimentos exteriores dos ônibus na integração e dos anúncios dos ambulantes nas escadarias. O “outro” entra no metrô.<sup>11</sup>

Como já dito anteriormente, pudemos tipificar os grupos de ambulantes do metrô do Recife em *fixos*, *semifixos*, *perambulantes* e *siris*. Os conflitos entre estes grupos são comuns, desde pequenas desavenças - geralmente quando alguém quebra alguma norma instituída entre os grupos - até embate físico, quando a conversa ou a intimidação não funcionam.

O fato narrado acima relata claramente um tipo comum de conflito entre os ambulantes. Neste caso específico, os fixos alertam outros a entrarem no metrô para vender suas mercadorias, pois já passaram muito tempo nas estações.

Essa é uma norma identificada por toda a extensão das estações investigadas. Os *fixos* permitem que os demais circulem na plataforma até a chegada de um metrô – momento em que o ambulante deve entrar no veículo para comercializar sua mercadoria. Se a quantidade de ambulantes vendendo o mesmo produto for grande, os fixos permitem a permanência na plataforma.

<sup>9</sup> Expressão do vocabulário popular que significa, brincar, zombeteiramente, do outro.

<sup>10</sup> Expressão popular que significa que as coisas podem complicar

<sup>11</sup> Textos extraídos do diário de campo

As ameaças são a principal forma de regulação das atitudes que se desviam das normas instituídas pelo grupo local. Ameaças e a violência física se consolidam como uma forma de exercer a dominação de um grupo sobre os demais, principalmente numa dimensão simbólica, através da construção de uma imagem representativa da força desses agrupamentos. O grupo, por um lado, está unido diante da constante ameaça de os agentes de segurança da companhia metroviária os impedirem de circular com suas mercadorias; por outro lado, está dividido em uma hierarquia clara, onde alguns, por tempo e também por prestígio, têm o poder de regular os espaços (ditando regras sobre onde os outros podem comercializar suas mercadorias, regulando a entrada dos novatos, e também construindo alianças para garantir um frágil e provisório equilíbrio); esse poder às vezes se manifesta na capacidade destes líderes em negociar com os agentes públicos. A atividade, conforme verificamos, embora não seja legal, é tolerada.

Além da ação de dominação, as formas de violência que circulam nas interações entre os ambulantes, nos pareceram muito semelhantes às ações efetivadas pelos próprios seguranças do metrô. Quando os limites do jogo são ultrapassados, a punição mais comum é a expulsão da estação e, caso haja resistência, a expulsão se dá por meio da violência física. Porém, diferente do que acontece entre os ambulantes e seguranças, a mercadoria quase nunca é apreendida ou danificada no processo. Podemos notar que existe uma supervalorização atribuída ao produto. O corpo da(o) ambulante é menos valorizado que a própria mercadoria. Nesse sentido, é quando da apreensão da mercadoria, a indignação é profunda, provocando reação unânime deste ato, impeditivo do direito à sobrevivência.

O ambulante Carlos nos contou durante a entrevista que os ambulantes estavam conversando sobre um caso recente no qual um deles tinha sido abordado na Estação Recife por um grupo de seguranças do metrô. Os seguranças levaram o ambulante “lá pra trás, onde os metrôs ficam estacionados para fazer uma nova viagem”, tomaram sua mercadoria, bateram nele e despejaram vinagre nas pipocas.

Em resumo, dentro do grupo dos ambulantes a violência é aceita como meio de regulação das relações dentro do mercado, porém quando outro grupo - seguranças - pratica tal ato violento contra os ambulantes, a resposta é, normalmente, coletiva e também violenta.

Outro fator gerador de conflito entre os ambulantes é o preço da mercadoria. Como dissemos anteriormente, é rotineiro que o preço da mercadoria, a partir do momento que sai da fonte - onde os ambulantes as compram - já tenha sido estabelecido. A precificação das mercadorias, garantindo um preço único para todos os vendedores é um ingrediente de regulação importante. Permite que ninguém tenha uma posição privilegiada na venda de seu produto; esta prática regulatória pode inclusive, levar a sanções graves, como a expulsão daquele ambulante que infringiu a regra.

### **Disputas externas**

A BBC é uma empresa privada que oferece um serviço de segurança e vigilância terceirizada para a CBTU/METROREC. Portanto, a empresa é responsável pela segurança do patrimônio. Os serviços prestados são realizados por agentes fardados com auxílio de equipamentos de câmaras de vigilância distribuídas pelas áreas comuns.

A vigilância patrimonial contratada pela CBTU/METROREC visa proteger o patrimônio do metrô - estrutura e estações - como também o patrimônio de seus clientes, os usuários do serviço; seus funcionários são capacitados e treinados periodicamente para que estejam habilitados para lidar com as mais diversas situações que põem em risco ou ameaçam a segurança do patrimônio.

Observamos, entretanto, através de relatos dos ambulantes, os relatos dos passageiros, relatos de funcionários do metrô e de diversas reportagens dos jornais locais, que o serviço prestado pela BBC para o sistema metroviário do Recife está longe de atingir o que promete. Durante os sete meses de pesquisa de campo presenciei diversas ocasiões que os relatos desfavoráveis da atuação destes profissionais se confirmam. Nos momentos em que presenciei estes profissionais em ação, quase sempre os via em grupos, afastados dos pontos de maior fluxo de passageiros, ou conversando, aparentemente sem a atenção dirigida à vigilância.

Uma funcionária do metrô descreveu os seguranças da BBC como “coitados”, pois seus salários estavam sempre atrasados e, por conta disso, fazem “corpo mole<sup>12</sup>” para o serviço; também contou sobre o descaso acerca do equipamento usado por eles, pois nem sempre os aparelhos de comunicação funcionam e são constantemente

---

<sup>12</sup> Expressão popular que significa realizar a tarefa com desleixo.

ameaçados por indivíduos que cometem crimes dentro do sistema metroviário do Recife. São comuns os assaltos, tiroteios, arrastões e outros atos de violência dentro do metrô e nas estações no decorrer dos últimos anos. Fato que mobilizou os funcionários da CBTU/PE encabeçada pelo Sindmetro-PE<sup>13</sup>, em 2016, a pedir um reforço na segurança do sistema para combater a violência que estava assustando não apenas aos usuários como também aos 1.900 funcionários do metrô.

Muitos passageiros afetados pelos constantes atos criminosos dentro do metrô criam grupos no *WhatsApp* para noticiar os eventos presenciados em primeira mão; estes grupos, normalmente, estão vinculados a redes sociais de bairros que são servidos diretamente pelo sistema metroviário.

A Polícia Ferroviária Federal existe, pelo menos, em teoria. É a instituição policial especializada mais antiga do Brasil. Foi criada em 1852, ainda no Império, momento quando se iniciou o processo de implantação de ferrovias no país. A Constituição de 1988 confirma a sua existência, porém ainda falta ser regulamentada.

A maior parte dos antigos policiais ferroviários federais estão aposentados, ou foram transferidos para outros setores do serviço público federal. A fiscalização e prevenção de acidentes nas ferrovias acaba, na prática, tendo de ser feita por e por seguranças privados.

A ação dos que trabalham com a vigilância e segurança também causa um outro fenômeno bastante incomum no comércio ambulante no metrô, a desorganização do funcionamento do mercado. Os resultados de uma ação da PFF produzem uma espécie de desordenamento, onde os ambulantes são empurrados para outros destinos, invadindo territórios que não são deles, fazendo com que estes se choquem uns com os outros e produzam situações inesperadas.

O *empurrão* leva ambulantes e mercadorias a se afastarem de seus locais de atuação e interferirem nos outros territórios. Os efeitos visíveis são: 1. Número vertiginoso de ambulantes dentro de uma composição do metrô; 2. Superlotação de ambulantes em outras estações; 3. Conflitos entre ambulantes.

No primeiro caso, os ambulantes superlotam um metrô, dificultando bastante a circulação deles e dos passageiros. Várias mercadorias de mesma categoria são vendidas dentro do veículo, o barulho produzido pelos ambulantes é elevado devido à acústica fechada do aparelho; alguns carregam mercadorias pesadas em carrinhos

---

<sup>13</sup> Sindicato dos metroviários.

grandes e chegam a bater, e algumas vezes ferir, os passageiros e outros ambulantes. O metrô se transfigura numa “panela de pressão” onde um conflito pode ocorrer a qualquer momento.

O segundo fenômeno é a superlotação de ambulantes em outras estações. Essa é uma forma de desafogar o veículo do metrô e reordenar o mercado. Os ambulantes seguem para destinos onde possuem aliados. Nestas situações as pontes entre os ambulantes de diferentes estações se mostram importantes, pois servem de acolhimento aos ambulantes expulsos de seus territórios. Ao chegarem nas novas estações, procuram se organizar com os “nativos” até que possam voltar para os seus locais e normalizarem suas atividades.

O terceiro efeito, como disseram vários ambulantes, todos “estão no mesmo barco”, mas alguns não se sentem pertencentes ao coletivo e agem tendo em vista apenas o benefício próprio. Pude perceber alguns ambulantes vendendo a sua mercadoria abaixo do preço acordado por toda a extensão da malha ferroviária. Quando esse tipo de situação ocorre, é comum que os ambulantes chamem a atenção daquele que comete a infração – em algumas situações o caso é relevado se o(a) ambulante estiver “baratinado(a)<sup>14</sup>”; em outras situações os ambulantes que se sentem lesados expulsam o ambulantes em questão; em alguns casos a ação pode ser violenta, com agressão física. As mercadorias, entretanto, são preservadas.

### **Considerações finais**

Uma pessoa que utiliza o serviço do metrô do Recife comumente caracterizaria o comércio ambulante lá praticado como, no mínimo, caótico. A quantidade de ambulantes que circulam nas estações, na plataforma e na composição do metrô é assustadora à primeira vista e em horários de maior circulação é bastante problemática, produzindo diversos conflitos entre os usuários, funcionários e técnicos do local.

Esta aparência inicial se desfaz quando o olhar se torna mais focado. Há uma lógica bastante clara e visível, praticada entre os atores pertencentes a este território. Ambulantes, agentes públicos, usuários dos serviços obedecem a um conjunto de regras informais, não institucionalizadas, às vezes inclusive reorganizando

---

<sup>14</sup> Expressão popular que significa estar desorientado.

a lógica da regulação inscrita nos campos normativos da Instituição prestadora do serviço.

Ao analisarmos os dados obtidos na pesquisa de campo, pudemos concluir que existem as duas estruturas sobrepostas. Microestruturas que se organizam a partir de ambulantes reguladores nas estações do metrô. Essa estrutura encontra-se enraizada em práticas e vínculos de identidade de grupo sociais ligados ao território de vendas. As(os) ambulantes se identificam com seus territórios, sendo como a autodefinição “Sou ambulante da estação X”. Evidente que esta identificação é característica dos grupos de ambulantes caracterizados nesta pesquisa como *fixos* e, de forma menos intensa, aos ambulantes *semifixos*. Os *perambulantes* não possuem essa conexão com uma estação como os demais, ao invés disso estabelecem circuitos - por vezes elásticos a depender da dinâmica do comércio - onde organizam suas vendas e procuram garantir a regularidade e a segurança do grupo.

Os conflitos entre ambulantes com os ambulantes se dão, de forma bastante resumida, em conflitos por território. Territórios são importantes para os ambulantes porque são locais de prática das atividades mercantis, como também são espaços de socialização - de ensinamento e aprendizado de conteúdos sobre o mercado e sobre a vida - de sociabilidades, que dão ordenamento e criam conexões mais fortes entre os grupos, e de identidades (como descrito acima).

Os conflitos entre os ambulantes com os seguranças e trabalhadores do metrô também se dão no âmbito territorial. Este conflito se legitima a partir da invocação da norma e da lei que institui a regulação deste espaço, garantindo inclusive a legalidade na repressão dos ambulantes - que dentro deste mesmo conjunto ideológico normativo - que nem deveriam estar ali. Porém, afóra deste conjunto de ideias e parâmetros institucionais, os agentes do metrô também orientam suas ações a partir de campos normativos diversos daquele instituído pela empresa, com percepções que orientam práticas diversas na relação com os ambulantes. Estas percepções, neste caso mais compreensivas e mais permissíveis, permitem que existam negociações e acordos com os ambulantes e contribuem para a estrutura das ações dentro do comércio. Os espaços informais que orientam as relações entre os diversos atores, desta forma, se sobrepõem àqueles institucionalizados; o que permite, desta forma, que a prática do comércio ambulante seja tolerada.

Outras discussões possíveis dentro do tema são a análise das relações do campo a partir dos marcadores de raça e gênero. Achamos importante trazer essa discussão porque a questão surgiu na análise do diário de campo. Pudemos perceber que ambulantes - identificados por não brancos não tinham passado por situação de violência física por parte dos seguranças do metrô, enquanto os pretos e pretas enfatizavam o tema da perseguição e da ação violenta.

Ao primeiro grupo sempre era dada a opção de argumentação e negociação com os agentes; elemento ausente nas narrativas do segundo grupo. Em relação ao gênero, pudemos perceber alguns elementos que diferem as narrativas dos porquês de atuarem como ambulantes dentro do metrô do Recife - mas as informações que dispomos não nos permitem conclusões consistentes. São questões que merecem ser abordadas em futuras investigações.

## Referências

- FONTES, Breno Augusto Souto Maior. **Capital Social e Terceiro Setor: sobre a estruturação das redes sociais em associações voluntárias**. CADERNO CRH, Salvador, n. 30/31, p. 239-265, jan./dez. 1999
- \_\_\_\_\_. Os espaços de sociabilidade na construção dos territórios. **REVISTA BRASILEIRA DE GESTÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL**, v. 14, n. 4, p. 165-179, 2018.
- FONTES, Breno Augusto Souto Maior; STELZIG, Sabina. **Sobre trajetórias de sociabilidade: a idéia de relé social como mecanismo criador de novas redes sociais**. Política e Sociedade, v. 3, n. 5, outubro, 2004.
- FREHSE, Fraya. **Desigualdades no uso corporal dos espaços públicos urbanos na América Latina**. [S.l: s.n.], 2016
- HAESBAERT, Rogério. Da desterritorialização à Multiterritorialidade. **Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina**. USP, Departamento de Geografia, 20-26 de março de 2005.
- LÖW, Martina. **The Sociology of Space: Materiality, Social Structures, and Action**. 1. ed. Londres: Palgrave Macmillan, 2016.
- PIRES, Lenin. **Esculhamba, mas não esculacha! uma etnografia dos usos urbanos de trens na Central do Brasil**. Niterói: Editora da UFF, 2011. (Coleção Antropologia e Ciência Política, 50).
- PORTES, Alejandro; HALLER, William. **La Economía Informal**. CEPAL. Division de Desarrollo Social. Políticas Sociales, serie 100. Santiago de Chile, noviembre 2004.
- QUINTAS, Orlando Pedro. **Autonomia Local em Angola: Sentido e Alcance**. In Revista Africa e Africanidades ano XIII, n.37, fev. 2021
- SMELSER, Neil; SWEDBERG, Richard (Org.). **The handbook of economic sociology**. New York: Princeton University Press, 2005. p. 505-526.
- SOUZA, Jessé (2009). **A Ralé Brasileira: Quem É e Como Vive**, Belo Horizonte: UFMG.

**TEIXEIRA, I. R. O conceito de território e seu emprego nos estudos sobre migrações: contribuições geográficas para a Sociologia. DIALOGUS, Ribeirão Preto, v.4, n.1, 2008**

Recebido: 02 jan 2023

Aceito: 06 fev 2023