

Fluxos, fixos e pontos de vendas no comércio de rua

Marcelo de Medeiros Reis Filho¹

Resumo

Este artigo analisa os fluxos e fixos no Calçadão de Bangu, na Zona Oeste carioca. Por meio de entrevistas, observações e coletas de fotografias, a pesquisa se debruçou sobre a produção do cotidiano a partir dos viventes desta via originalmente exclusiva para pedestres, inaugurada em 1991 após plebiscito entre a população. O Calçadão atravessa a Avenida Ministro Ary Franco e a Rua Coronel Tamarindo, de um lado, e a Rua Professor Clemente Ferreira e as avenidas Cônego Vasconcelos e de Santa Cruz, por outro. Ao longo de seus cerca de setecentos metros, camelôs, mototáxis, galerias comerciais, lojas de departamento, pedestres e agências bancárias se acumulam nas proximidades da estação ferroviária e do Bangu Shopping. A pesquisa destaca a montagem, desmontagem e organização da rotina em volta dos fixos das ruas, como o ponto de venda, e os fluxos que entremeiam o cotidiano local. Concluo que os ideais de ordem pública e planejamento urbano são frequentemente invertidos e ressignificados pelos trabalhadores e demais ocupantes das ruas.

Palavras-chave: Calçadão de Bangu; Comércio de Rua; Sociologia Urbana; Planejamento Urbano

The market stall: flows and fixed in street commerce

Abstract

This article analyzes the flows and the fixed on the Calçadão de Bangu, in the West Zone of Rio de Janeiro. Through interviews, observations and collection of photographs, the research focused on the production of everyday life from the living of this originally exclusive pedestrian street, inaugurated in 1991 after a plebiscite among the population. The Calçadão crosses Avenue Ministro Ary Franco and Street Coronel Tamarindo, on one side, and Street Professor Clemente Ferreira and Avenue Cônego Vasconcelos and Avenue de Santa Cruz, on the other. Along its approximately seven hundred meters, street vendors, motorcycle taxis, office buildings, department stores, pedestrians and bank branches accumulate near the train station and Bangu Shopping. This research highlights the assembly, disassembly and organization of the routine around the street fixed, such as the market stall, and the flows that intertwine the local daily life. I conclude that the ideals of public order and urban planning are often inverted and re-signified by workers and other occupants of the streets.

Keywords: Calçadão de Bangu; Street Commerce; Urban Sociology; Urban Planning

Introdução

Este artigo se debruça sobre o cotidiano do Calçadão de Bangu. A partir de uma trajetória de pesquisa feita, principalmente, entre setembro de 2021 e julho de 2022, foram coletados vídeos, fotografias, áudios, notas de campo e entrevistas nas ruas banguenses. Por meio deste caminho de observação participante, destrincho a formulação de ideais de ordem urbana e planejamento do espaço público, ao mesmo tempo que a capacidade dos viventes de inverter e ressignificar as vias públicas.

A cidade do Rio de Janeiro, capital do estado homônimo, pode ser recortada em quatro principais categorias: Centro, Zona Norte, Zona Sul e Zona Oeste. Bangu se localiza nesta última, sendo vizinho de bairros como Padre Miguel, Realengo, Campo Grande, Santíssimo, Gericinó e Vila Kennedy. A Zona Oeste carioca, região na qual se insere Bangu, já foi conhecida como “Sertão Carioca” devido à ocupação majoritariamente agrícola e com poucos indícios de urbanização ao longo de seu território. Esse cenário, como apontado por estudos de Oliveira (2006) e Araújo & Cortado (2020), foi se modificando entre o fim do século XIX e as novas ondas de expansão urbana do século XXI.

Neste momento, aproximando-me do objeto deste artigo, cabe uma breve descrição ao leitor sobre o bairro de Bangu e o Calçadão. A região estudada tem registros de ocupação desde, pelo menos, o sé-

¹Bacharel em Ciências Sociais pela Escola de Ciências Sociais (CPDOC/FGV), Mestre e Doutorando em Sociologia pelo Instituto de Estudos Sociais e Políticos (IESP/UERJ). Membro do Grupo CASA. Esta pesquisa teve o apoio financeiro da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES). Contato: marcelofilho@iesp.uerj.br.

culo XVII, com o estabelecimento da Fazenda Bangu (NETO; SILVA, 2020). No ano de 1889, meses antes da Proclamação da República, a Companhia Progresso Industrial do Brasil (CPIB) comprou terras na localidade e estabeleceu a sede da Fábrica de Tecidos Bangu. A instalação industrial na região se beneficiou da conexão do bairro com a Estrada de Ferro Central do Brasil, que permitia escoar produtos e matérias-primas entre a Bangu e o Centro do Rio de Janeiro, então capital do país.

A Fábrica de Tecidos Bangu impulsionou um movimento de urbanização e ocupação populacional do bairro (OLIVEIRA; 2019), tomado por atividades agrícolas até o momento. Vilas operárias, comércios, canalizações, escolas e outros investimentos foram feitos na região. A Igreja São Sebastião e Santa Cecília, principal paróquia católica do bairro, data deste momento de expansão urbana no início do século XX, assim como o Bangu Atlético Clube, vice-campeão brasileiro de futebol masculino no ano de 1985.

Ao longo das décadas, o bairro e a Fábrica passaram por sucessivas modificações. A centralidade industrial no planejamento local se esvaiu a partir de movimentos como a venda das casas da vila operária, logo na primeira metade da década de 1970. O bairro também intensificou seu viés comercial, principalmente nas proximidades da Estação Bangu. Atores como a Associação Comercial e Empresarial da Região de Bangu (ACERB) passaram a influenciar os rumos locais, com seus membros posteriormente ocupando cargos na administração municipal².

Em janeiro de 1990, um plebiscito aprovou a construção do Calçadão de Bangu. Segundo relatos do *Jornal do Brasil*, a proposta obteve 83 por cento de aprovação na consulta à população. A pesquisa não obteve, contudo, os critérios para a participação nesta votação ou a quantidade de votantes. O projeto, que tinha sido sugerido pela ACERB à Prefeitura do Rio de Janeiro, foi executado pela Companhia de Planejamento Urbano do Rio (RioUrb) e inaugurado em abril de 1991, com a presença do prefeito Marcello Alencar. Demonstro, para fins de ilustração ao leitor, o Calçadão em uma noite de junho de 2022. Vê-se, além de um pedestre e um comerciante no primeiro plano da foto, um ciclista e um carro ao lado esquerdo da imagem. A rua, já esvaziada em comparação ao período diurno, ainda contém uma banca de frutas e legumes, enquanto uma barraca de lanches está posicionada proximamente.



Legenda: Trecho do Calçadão de Bangu em uma noite de junho de 2022, contando com pedestres, ciclista, automóvel, banca de legumes e frutas e barraca de lanches.

Fonte: O autor, 2022.

Dessa maneira, algumas das vias mais movimentadas da Zona Oeste carioca foram fechadas para o trânsito de automóveis. O Calçadão se estendeu dos limites da Avenida Cônego Vasconcelos, próximo da Igreja mencionada anteriormente, até a Avenida Ministro Ary Franco, no lado oposto ao muro que separa a linha ferroviária que corta o bairro. Esta conexão e divisão feita pela ferrovia é também um dos aspectos cruciais para a compreensão da localidade. A Estação Bangu se impõe em meio ao bairro, com muros que cortam suas principais avenidas, ao mesmo tempo que oferece escadas rolantes, elevadores e escadas convencionais aos pedestres, notando-se que nem sempre estes equipamentos estão em funcionamento.

Para acessar os cotidianos do Calçadão, utilizei diversas estratégias de entradas ao campo. Após um reconhecimento inicial do local, comecei a buscar entrevistas com comerciantes e funcionários de estabelecimentos que eu recorrentemente encontrava nas ruas. A estratégia rendeu duas entrevistas, além de outras recusas de participar da pesquisa. Por meio do intermédio de uma amiga e moradora do bairro, aqui denominada Kaiane, pude acompanhar com frequência maior a rotina de trabalho de um vendedor de óculos, chamado de Raniel neste texto. Para além das entrevistas e observações diárias, consegui reunir um acervo de fotos, áudios e vídeos que posteriormente utilizei para compor meus diários de campo e reconstruir os acontecimentos, interrupções e demais aspectos rotineiros do Calçadão de Bangu.

Ao longo do texto, articulo as trajetórias de diferentes interlocutores para debater as formas de se relacionar com o espaço e com o trabalho no Calçadão. Por meio desse movimento, busco demonstrar a heterogeneidade das circulações e hábitos no espaço

Figura 1 - Cena do Calçadão de Bangu em período noturno

²A pesquisa destaca a movimentação de Marcelino D'Almeida, membro da ACERB, Administrador da 17ª Região Administrativa do Rio de Janeiro e vereador da capital em diferentes períodos.

público. O artigo também explora os aspectos dos pontos de venda. As estruturas das bancas e barracas, a escolha dos locais e as maneiras de fazer esses pontos são analisados. Penso também como os pontos de venda se relacionam com questões de formalidade e informalidade no meio urbano.

Neste debate sobre os pontos de venda, articulo o conceito de “âncora”, como descrito por Bianca Freire-Medeiros e Mauricio Lages (2020). Por meio de um olhar baseado no regime das mobilidades, considero as “materialidades que estruturam formas de movimentos – observando como as circulações perpassam estruturas móveis e quais relações de dependência ali se manifestam” (MANO, 2023, p.8). Isso significa observar os pontos fixos que estruturam, organizam, dividem e direcionam as mobilidades e imobilidades.

Cerca de três décadas depois, camelôs, pedestres, mototáxis, galerias comerciais, lojas de departamento e agências bancárias se acumulam pelas ruas do Calçadão. Este artigo analisa a montagem, desmontagem e organização das estruturas e rotinas do comércio de rua neste espaço. Por meio desta abordagem, destrincho os fluxos, fixos e cotidianos que são construídos em meio ao planejamento urbano e aos conceitos de ordem pública.

Trajetórias e hábitos no calçadão

As escadas rolantes da Estação Bangu direcionam o pedestre ao Calçadão. A perspectiva elevada permite já observar os bancos, galerias, ambulantes, árvores e até mesmo o Morro da Pedra Branca. A sua mata verde, um pouco distante do local de observação, parece contrastar com o concreto do Calçadão, o barulho do trem e a intensa circulação de pessoas, sons e experiências naquele espaço.

Neste ângulo, é possível observar a disposição da cobertura do Calçadão em primeiro plano, seguido pelos prédios que contêm lojas, bancos e salas comerciais. As árvores, raras neste trecho do bairro, aparecem logo atrás, com o Morro se colocando acima do horizonte que é ofuscado pelas galerias locais. Este trecho é composto pelo encontro da Avenida de Santa Cruz com a Estação, seguido da Avenida Cônego de Vasconcelos se estendendo até a Rua Francisco Real.

O ramal Santa Cruz corta o bairro de Bangu, assim como muitos outros da Zona Oeste carioca. Isso significa que um bairro, por mais que seja considerado uma unidade em determinados aspectos, é dividido fisicamente pela ferrovia e seus muros e trilhos. A Estação Bangu conta com quatro

escadas rolantes, duas para cada lado do bairro, assim como outras quatro escadas convencionais.

A Estação também pode ser acessada por dois elevadores, que deixam o passageiro diretamente no Calçadão. Estes elevadores, assim como as escadas rolantes, nem sempre estão funcionando, com grades fechando o acesso aos equipamentos e, eventualmente, alguns funcionários fazendo reparos no local. A cerca de 300 metros do local de embarque e desembarque, há uma passagem subterrânea, conhecida como Buraco do Faim. Noto como a linha férrea divide e conecta o mesmo território de diferentes formas.

A organização do bairro em volta da Estação é um processo que remete ao fim do século XIX, na época do estabelecimento da Fábrica de Tecidos. É possível atrelar a ferrovia enquanto “fator fundamental na compreensão de sua localização e organização de seu espaço fabril” (OLIVEIRA, 2019, p.105). A linha férrea escoava a produção industrial e fornecia matéria-prima para suas atividades, conectando o bairro em cerca de uma hora ao Centro do Rio de Janeiro.

O leitor que procurar, em uma ferramenta de buscas, um mapa que mostra Bangu poderá se deparar com a seguinte imagem descrita. Uma reta percorrendo as extremidades do Calçadão, indo da Rua Francisco Real até a Rua Sul América. Por outro lado, outra reta separada por muros e que corta aquela primeira, conectando a Estação Bangu às paradas em Guilherme da Silveira e Senador Camará. A estação que homenageia o empresário Guilherme da Silveira também está no bairro de Bangu, dando acesso à Praça Nova Jales e ao Estádio Moça Bonita, pertencente ao Bangu Atlético Clube. Senador Camará é um bairro vizinho, também pertencendo à Zona Oeste carioca.

Figura 2 - Mapa parcial de Bangu



Legenda: Mapa parcial de Bangu com linha vermelha (Calçadão) e linha verde (trilhos da SuperVia)

Fonte: Google Maps com intervenção do autor, 2022.

A reta que corta o mapa demonstra a centralidade exercida pelos trilhos na organização local. Além de dar acesso às Zonas Norte e Centro da cidade, a linha férrea corta áreas de grande densidade residencial e comercial. Também é por meio de suas escadas rolantes, escadas convencionais e elevadores que se permite ou limita a mobilidade dentro de diversos bairros. A reta do Calçadão mostra a capacidade que os agentes têm de criar uma continuidade dos espaços públicos mesmo quando, de certa forma, há um obstáculo na sua frente. É possível afirmar isso a partir de uma série de observações que demonstram a continuidade do comércio informal para a parte elevada da Estação Bangu, com utensílios como máscaras para proteção contra COVID-19, roupas, pomada “canela de velho”, entre outros, sendo oferecidos ao longo do espaço.

Esta análise relembra diretamente a noção de pessoas enquanto infraestrutura (SIMONE, 2004). Nesta perspectiva, destaca-se a ação de indivíduos potencialmente marginalizados pelo espaço urbano. As ações desenvolvidas por estes indivíduos podem ser caracterizadas pela mobilidade, heterogeneidade e provisionalidade.

O comércio neste trecho de Bangu demonstra algumas destas características. As atividades são realizadas, principalmente, por bancas operadas individualmente, mas que dividem o espaço da plataforma com outros vendedores. Os ritmos de presença comercial demonstram um comportamento comum aos comerciantes, mesmo os informais, sendo privilegiados os dias e horários de maior circulação ferroviária. É visível também que os pontos de venda são delimitados e ocupados pelos mesmos indivíduos regularmente, não devido à uma legislação ou posse formal, mas pelas relações ali estabelecidas dentro do cotidiano da Estação.

Na Figura 3, pode ser vista a circulação de pedestres pela parte elevada da Estação Bangu. A foto, feita já no fim de uma tarde de julho, mostra as lâmpadas da Estação acesas, com o céu ainda claro ao fundo. Ao redor dos pedestres, temos uma banca oferecendo meias, na parte direita, e outra com relógios, na esquerda. Ao lado da lanchonete O Reizinho, há um comerciante de capas de celular. Fora do campo de visão da imagem, há ainda outros comércios de maquiagem, acessórios e utensílios para casa, além dos outros produtos oferecidos informalmente.

Figura 3 - Vista da plataforma da Estação Bangu



Legenda: Comércio informal e lanchonete na parte elevada da Estação Bangu

Fonte: O autor, 2022.

Os diversos aspectos que podem ser atribuídos à Estação Bangu e aos trilhos que cortam o bairro, tais como fronteira, passagem, local de trabalho ou transporte público, demonstram a maleabilidade deste espaço enquanto infraestrutura ou obstáculo (STAR, 2020). Essa perspectiva relacional permite compreender os espaços enquanto mobilizadores e objetos de sentidos e funções diversas. A Estação analisada é palco para fluxos e usos que se modificam a partir da apropriação de determinada pessoa ou grupo. É, por isso, que também se nota a coexistência dos comércios formais e informais neste curto espaço. A presença dos dois tipos de comércio lado a lado demonstra os limites e intersecções entre a regulação comercial, a ação estatal na imposição de regras, a ação deliberada de agentes públicos ao permitir certas atividades comerciais e a capacidade de comerciantes informais de se organizarem enquanto um setor econômico e político (CROSS, 2000). A determinação da ilegalidade ou legalidade de uma atividade pode ser vista, então, como uma combinação de elementos como definições jurídicas, motivações políticas e econômicas e poder dos agentes envolvidos (Idem, 2000).

Por meio da observação participante, a pesquisa nota que não há um conflito visível entre os comerciantes das lojas e quiosques, fixos naquele espaço, com aqueles de bancas, barracas e carrinhos, que montam, desmontam e transportam suas estruturas e produtos diariamente. Não havia, necessariamente, uma concorrência entre as diferentes espécies de comércio, podendo se apontar uma relação de complementaridade ou alternativa que os camelôs oferecem diante das lojas. Kaiane, uma das interlocutoras desta pesquisa, chegou a apontar que comprar no Calçadão era uma eventualidade provocada pela ida das pessoas às lojas e galerias.

Este trabalho propõe, a partir das observações de campo realizadas, que há continuidade das práticas comerciais e simbólicas do Calçadão de Bangu

na Estação. O comércio informal, entrelaçado com lojas regularizadas, num fluxo variável de pedestres é uma característica que demonstra a extensão do Calçadão para além de sua definição formal. As ligações entre Estação e Calçadão vão além do aspecto material de suas escadas e elevadores, devendo-se considerar as práticas e circulações ali presentes que tornam esses espaços convergentes, admitindo-se diversas variabilidades de usos e sentidos a partir de determinadas datas, horários e condições climáticas.

Isso também significa compreender o que Certeau (1998) chama de diferença entre a produção da imagem e produção secundária a partir de sua utilização. Ao tomar a criação do Calçadão enquanto imagem de um projeto de cidade, é possível tomar os seus usos cotidianos como a produção secundária. Essa perspectiva aponta para necessidade de observar a ação dos agentes para além de um singular consumo ou uso do espaço, partindo da noção de que estes também estão produzindo suas próprias narrativas, símbolos e usos para a imagem inicial. Este artigo, portanto, analisou a Estação Bangu enquanto um local de centralidade para o bairro homônimo. A sua posição, entre a Rua Coronel Tamarindo e Avenida de Santa Cruz, divide e conecta o território banguense, assim como as atividades ali desenvolvidas. Observo, contudo, a continuidade do comércio formal e informal na conexão entre a Estação e o Calçadão, com camelôs e lojistas se fazendo presente no caminho daqueles que chegam, saem ou transitam por Bangu.

Debato, neste momento, os “trajetos” (MAGNANI, 2002), nos sentidos espaciais e simbólicos, feitos pelos interlocutores que contribuíram para a pesquisa. Por um lado, me conectava com o Calçadão por meio da Estação Bangu, notando também o intenso trânsito de pessoas entre suas escadas. Por outro, esse trajeto não seria necessariamente compartilhado pelos comerciantes do espaço estudado.

Ao indagar alguns interlocutores³ sobre o local de sua residência, recebi respostas como Jardim Bangu, Cavalão de Aço e Padre Miguel. Esses três lugares são próximos de Bangu, também compondo a Zona Oeste carioca, e a menos de uma hora do Calçadão. As formas de transporte também pareciam variar, indo de moto, vans, mototáxi e kombi. O trem, nesse momento, parecia ocupar um local mais secundário nas rotinas que tentava acompanhar.

Inês – Eu moro ali no Cavalão de Aço.

M – É para cá, não é?

Inês – É, pertinho.

M – Pertinho. Então você vem de van ou de ônibus?

Inês – Eu venho de kombi junto com eles...

M – Aham.

Inês – ... quando tem espaço, aí vem o motorista, que é o patrão, vem eu e ele. (Trecho de entrevista, 2021)

Esse movimento de ir e vir ao Calçadão, com determinadas recorrências, é o que busco examinar neste momento. O trajeto pode ser pensado para dinâmicas urbanas amplas, conectando “equipamentos, pontos, manchas, complementares ou alternativos” (MAGNANI, 2002, p.2). Já dentro das próprias “manchas”, os “trajetos” ligam os diferentes pontos de sua extensão. O “trajeto”, assim, é uma possibilidade de conexão entre diferentes espaços de um conglomerado urbano ou de conexões internas de uma comunidade.

Retornando ao Calçadão, os movimentos ali observados podem ser inseridos nas mais diferentes dinâmicas. Os interlocutores citados conectam-se de diferentes pontos da Zona Oeste, dentro do bairro de Bangu ou próximo a ele, para segmentos das avenidas Ministro Ary Franco e Cônego Vasconcelos. Os inúmeros passageiros do Ramal Santa Cruz, por outro lado, estavam percorrendo distâncias e estabelecendo trajetórias diferentes dessas, por vezes indo da primeira parada na Central do Brasil até a última no bairro que dá nome ao Ramal.

Os caminhos percorridos também demonstram a constituição de cotidianos. Ao conversar com os comerciantes do Calçadão, ouvi, por vezes, que chegam no local por volta das sete ou oito da manhã. A jornada de trabalho, pelo que foi relatado, terminava perto das sete da noite, totalizando doze horas diárias, sem contar o tempo de transporte. Destaco aqui, porém, que essa jornada não é necessariamente rígida. Conforme relatado sobre o comércio nos trens fluminenses, a presença no Calçadão também varia de acordo com a circulação de possíveis consumidores. Em dias de maior “movimento”, a jornada de trabalho poderia ser estendida até o momento em que o vendedor considerar vantajoso, assim como seria encurtada se o “movimento” estivesse “fraco”.

“Movimento”, nesse caso, seria a presença de potenciais clientes nas ruas. “Forte” pode ser indicado como um dia proveitoso para o comerciante, com alta circulação de pessoas. “Fraco”, por outro lado, representaria um dia com baixa circulação de pessoas, possivelmente resultando em poucas vendas.

É possível observar também que há diferentes

3 Os nomes dos interlocutores foram modificados para preservar suas respectivas identidades. A fala designada para “M” é referente ao autor do texto.

formas de trabalhar no local. Inês, funcionária de uma pastelaria, tinha dezenove anos quando conversamos. Ela trabalhava na venda de lanches há cerca de dois anos, por indicação de uma amiga dela. Antes, ajudava um tio na venda de churrasquinho.

Inês, na condição de funcionária, tinha horários de trabalho mais rígidos, já que possuía um “patrão”. Essa era a mesma condição de Francisco, que era jornaleiro de uma banca perto do mercado Assaí. Os seus horários também eram pautados a partir da relação com seu chefe, que aparentemente ele conhecia desde antes de exercer a profissão.

Francisco – Cara, eu comecei a trabalhar aqui porque eu fui de intrusão [risos].

Fui aprendendo, olhando e, depois, com o tempo, meu chefe me contratou.

M – Aham.

Francisco – Eu já sabia o ofício, entendeu?

M - Aham.

Francisco – Eu já sabia arrumar, eu já sabia conferir, eu já fazia... já sabia fazer encalhe...

M – Sim.

Francisco – Já sabia fazer vendas, entendeu?

M - Sim. E você trabalha de segunda à sexta?

Francisco – Sábado.

M – Sábado?

Francisco – Segunda à sábado. Eu pego aqui agora de dez às sete e dom...

sábado eu pego de oito às quatro (Trecho de entrevista, 2021)

Um terceiro interlocutor, chamado de Raniel, possuía uma banca de venda de óculos. Ele era o único vendedor de sua banca, mas mantinha uma relação próxima com sua mãe, que vendia óculos no bairro da Tijuca, na Zona Norte carioca. Pelos seus relatos, Raniel e sua mãe tinham o mesmo fornecedor e escolhiam juntos os óculos a serem comprados. Em relação a Francisco e Inês, Raniel tinha uma maior autonomia na gestão da jornada de trabalho. Ele dizia escolher os seus horários a partir do “movimento”. Essa percepção do fluxo de clientes também apareceu na fala de outros interlocutores. O olhar para os potenciais consumidores aparece na discussão sobre os pontos de venda, tema da próxima seção.

Uma dúvida inicial foi em qual local os comerciantes guardavam seus equipamentos de trabalho. A Pastelaria do Neto tinha uma estrutura que era diariamente montada e desmontada, sendo transportada em uma kombi. Esse material inclui isopores, bancos de plástico, fritadeiras, botijão de gás e a tenda, entre outros objetos. O galpão em que eles guardavam esse material ficava em Santíssimo, a cerca de oito quilômetros de distância do Calçadão.

Raniel, por sua vez, relatou que guardava seus produtos e equipamentos de trabalho em um depósito perto do Calçadão. Os depósitos eram, geral-

mente, estacionamentos da região. A locação do espaço custava entre vinte e cinco e cinquenta reais por semana. Raniel guardava os óculos que vendia em caixas brancas que, posteriormente, eram colocadas dentro de um “carrinho cinza”, com a possibilidade de ser trancado por cadeado.

Na Figura 4, é possível observar o que a pesquisa denomina “carrinho cinza”. O compartimento, que possui quatro rodas e duas portas, está coberto em parte por um toldo azul. Há, ainda, uma cadeira de plástico sobre sua estrutura. O carrinho de Raniel era menor do que aquele visualizado na imagem, mas possuía características similares.

Figura 4 - Carrinho cinza em uma noite no Calçadão de Bangu



Legenda: Carrinho cinza coberto por plástico azul em uma noite na Avenida Cônego Vasconcelos

Fonte: O autor, 2022.

Nas idas ao Calçadão, notei que diversos comerciantes começavam a guardar seus produtos em carrinhos, carroças, kombis e carros por volta das seis horas da noite. O horário do pôr-do-sol parecia indicar o fim de expediente para muitos no local, assim como para meus interlocutores. Relembro que Raniel, em uma conversa perto de sua banca de óculos, estava guardando seus produtos perto das 18h50min. Quando lhe perguntei sobre se estava indo embora, ele me disse que o “movimento” estava “fraco” e tinha tarefas a fazer em casa, então não “valia a pena” continuar no Calçadão. Nesse momento, passei a observar um “trajeto” diferente do inicial, em direção aos galpões, depósitos e casas dos trabalhadores. Essa recorrência dos “trajetos” citados leva a uma noção de “hábitos” (BISSELL, 2014).

O esforço consciente para percorrer os caminhos de ida e vinda do Calçadão não seria necessário para um indivíduo que repetisse esses movimentos. A compreensão do hábito enquanto parte da mobilidade permite compreender o seguinte aspecto: a locomoção, de certa forma, pode auxiliar, inibir ou proibir a formulação de ações recorrentes. O hábito e

o trajeto conectam-se na rotinização da vida urbana. Hábito é uma relação produtiva pela qual o desejo se realiza: é quando uma atividade que requisitava um esforço consciente, com o tempo, fica cada vez mais afastada do desejo consciente, sendo movida pelas “atividades obscuras” do hábito. Ao mesmo tempo, as mudanças afetivas e moleculares que essa transição inicia transforma a natureza do desejo em si, estimulando novas atividades e novos futuros. Dessa maneira, o hábito é a forma que todos os movimentos tomam para além de si mesmo para condicionar futuros movimentos. Em vez de considerar a soberania do desejo como a origem, o hábito é primário – e desejar é apenas um subcomponente do trabalho do hábito. (BISSELL, 2014, p.487-488)

No Calçadão, observei os “hábitos” relacionados, principalmente, ao mundo do trabalho. As movimentações ali compreendidas estavam conectadas ao comércio de rua, passando por fornecimento de produtos e armazenamento, às residências dos interlocutores. Essas ações passavam por dimensões para além do ofício profissional, interagindo com a formulação de estilos de vida, laços de solidariedade e maneiras de se relacionar com o espaço público e privado.

É importante apontar que observar o cotidiano a partir do comércio de rua remete a uma concepção de “existência de condutas deliberadamente ambíguas que são fugidias ao enquadramento conceitual binário” (LEITE, 2010). A análise passa por compreender a fluidez de trânsitos, hábitos e narrativas que habitam em torno do formal e informal, irregular e ordenado, entre outros modos de se usar o espaço público. O caráter, por vezes ambíguo, do comércio é o que torna figura recorrente do urbano, ao mesmo tempo que eventualmente positivamente reconhecido, negativamente observado, alvo de remoção e tema de legislações e projetos urbanísticos.

Assim, noto que os “hábitos” e “trajetos” presentes no Calçadão estão nas intersecções dessas categorias de valor. A recorrência dos usos dados pelos comerciantes demonstra uma regularidade de seus atos, ou seja, a criação de uma rotina a partir daquele espaço e atividade laboral. Os caminhos percorridos por cada um, contudo, destacam as incertezas e a maleabilidade de uma atividade informal, feita a partir das condições que as ruas de Bangu oferecem ao seu potencial de venda.

Por meio deste debate noto os fluxos, principalmente os individuais, dos meus interlocutores em meio a sua rotina composta regularmente pelo local de trabalho, residência e depósito de mercadorias e estruturas para barracas. A partir do diálogo com essas pessoas, pude observar a heterogeneidade de seus caminhos e relações com o Calçadão de Bangu. Da mesma forma, noto a diversidade das suas condi-

ções de trabalho e funções ali exercidas.

Pontos e estruturas de venda

Kaiane: Antigamente, ficava muito uma galera hippie lá do outro lado. Agora, quase não tem mais. (Trecho de conversa, 2022)

O ponto de venda, para fins desta pesquisa, é definido como o espaço delimitado fisicamente para o comércio. Esse ponto pode ser ocupado por uma ou mais pessoas, que estabelecem entre si uma relação de sociedade ou chefia. As funções realizadas por esses indivíduos não são necessariamente as mesmas, variando conforme o tipo de comércio e os acordos ali estabelecidos.

Um ponto de venda, no Calçadão de Bangu, possui uma pessoa responsável por ele. Essa pessoa pode alugar o espaço para um terceiro, utilizá-lo ou até mesmo deixá-lo vazio. No processo desta pesquisa, um interlocutor afirmou alugar o ponto de um “menor”, que seria responsável pelo espaço que ocupava. Não foi possível averiguar se esse “menor” era um camelô cadastrado no Cadastro Único de Ambulantes (CUCA), um agente municipal ou até mesmo outra espécie de agente que atua naquele espaço. Pela convivência entre os comerciantes, é comum que eles conheçam quem ocupa cada ponto. Isso inibe, de acordo com os relatos coletados, que outra pessoa ocupe um espaço sem a autorização do responsável ou inquilino.

A relação de locação, mesmo que não seja firmada contratualmente, garante a possibilidade do inquilino exercer a atividade comercial em determinado ponto. A relativa estabilidade do ponto passa, primeiramente, pelo estabelecimento de uma relação entre o comerciante e o responsável. Em segundo plano, o reconhecimento entre os comerciantes também influencia na manutenção de um ponto, permitindo a identificação de um local enquanto de determinada pessoa ou tipo de comércio, mesmo que o vendedor não esteja nele.

Isso significa que se estabelece uma rede entre os comerciantes de rua. Por meio do reconhecimento mútuo de suas atividades e espaços, os camelôs possuem conhecimento sobre a ocupação de cada ponto e a espécie de comércio exercido. Ao longo do trabalho de campo, se tornou possível observar que essa rede também trocava informações sobre outros aspectos da vida, desde usos do dinheiro no cotidiano, perspectivas de trabalho ou até mesmo acesso a auxílios governamentais e exercícios físicos.

Nesse momento, cabe analisar o ponto de venda enquanto um “âncora”. Esse local de

trabalho, consumo e venda é fixo, delimitado espacialmente e tem seu usuário definido. Por ele, passam pessoas, objetos, dinheiros e ideias, entre outras possibilidades de fluxos. É possível pensar nesse espaço enquanto um organizador, um ponto de convergência, início ou fim de diversas experiências que circulam pela rua. Noto que a partir, em volta ou em direção a ele surge “um sistema de mobilidades que pressupõem performances alinhadas e produz subjetividades específicas” (FREIRE-MEDEIROS; LAGES, 2020, p.128). Isso significa compreender o ponto de venda enquanto um fator central para a observação do cotidiano do comércio de rua.

Kaiane: Você paga taxa aqui?

Raniel: Eu pago porque o ponto é de alguém.

M: Ah, sim, sim.

Raniel: Então não dá para você chegar e colocar as coisas, porque alguém

trabalha aqui. (Trecho de conversa, 2022)

A garantia do ponto também é determinada por uma relação com a Guarda Municipal do Rio de Janeiro. Em contraste com os policiais da Operação Segurança Presente, que parecem não atuar na regularização e ordenação do comércio local, os agentes da Guarda eventualmente interferem na rotina dos comerciantes. Os relatos apontam que a Guarda parecia atuar, principalmente, na autuação de veículos irregularmente estacionados naquela região. Inês aponta que regularmente a kombi da Pastelaria era motivo de conversa entre os agentes municipais e seu patrão.

Uma outra forma de atuação da Guarda Municipal é na cobrança de taxas dos comerciantes de rua. Raniel mencionou uma vez que seria um pagamento de cinco reais por comerciante. Esta pesquisa, contudo, não conseguiu averiguar a regularidade da cobrança ou o preço desta taxa para além dessa menção do interlocutor. Um fator que contribui para a sustentação desta declaração é que, no período de pesquisa, não foi presenciada ou relatada nenhuma operação da Guarda para o recolhimento de produtos ou retirada de vendedores no Calçadão de Bangu.

Em diálogo com Rabossi (2011), concebo que a “política de fato” não está, necessariamente, em oposição à “política de direito”. Isso significa que há uma intersecção entre regras, indefinições legais e relações sociais que produz o cotidiano do comércio de rua. A junção desses fatores produz, no Calçadão, a convivência entre os sistemas formais e informais, galerias e calçadas, Shopping e rua, supermercados e barracas. As diversas formas de comercializar e consumir competem e se alimentam neste ecossistema. Neste sentido, é possível dizer que as formas de regulamentar, na lei e na rua, e as formas de escapar

da regulamentação, nos mesmos âmbitos, produzem o cotidiano comercial. As taxas para a Guarda e o aluguel ao dono do ponto são alguns dos aspectos entremeados nesta realidade. Os demais fatores de destaque são a disputa pelos pontos em determinados trechos do Calçadão e a variação de preços a partir da localidade da venda.

Voltando à ideia de “movimento”, relembro a concentração de vendedores de acessórios de celular na Rua Professor Clemente Ferreira. Este trecho, próximo à uma entrada para pedestres do Bangu Shopping, tinha muitos comerciantes que chamavam os potenciais clientes aos gritos. Eu, enquanto circulava pelo local, fui abordado diversas vezes por eles, que ofereciam capa e película. Em uma ocasião, o vendedor pediu para ver o modelo do meu celular e o tomou de minha mão, mostrando a película que tentaria vender. O preço inicial do produto foi de sessenta reais, passando para quinze após eu recusar seguidas vezes.

Na cena descrita acima, o vendedor argumentou comigo que queria mostrar serviço para seu patrão, por isso ele estava abrindo mão de sua parte no lucro. Nisso, o preço diminuiu em quarenta e cinco reais, chegando a vinte e cinco por cento do valor original. De certa forma, parece difícil imaginar tamanho desconto de um vendedor cujo patrão não aprovasse a prática ou tivesse preços iniciais mais baixos.

A variação de preço também apareceu em conversas com interlocutores. Uma película de celular, mais próxima às escadas rolantes, poderia custar cerca de vinte reais. O preço não seria necessariamente o mesmo conforme o pedestre circulasse, já que o “movimento” maior ou menor influencia nos preços. A recusa de uma compra inicial ou a barganha com o comerciante também poderia influenciar no preço final.

Essa cena aponta algumas possíveis interpretações sobre os pontos com mais “movimento”: o comerciante pode praticar preços iniciais mais caros; a disputa pelo ponto é mais acirrada e há mais competição pelos clientes. No trecho do muro do Bangu Shopping, os vendedores não só gritam para os clientes, mas entre si. Entre conversas e piadas, é possível observar a competição entre eles. Em dado momento, uma discussão entre dois vendedores culminou com um recebendo a alcunha de “malandrão”. Também aponto que as técnicas para chamar os clientes são intensificadas neste local, com a atuação dos vendedores sendo descrita como “assédio” pela interlocutora Kaiane.

A preferência e disputa dos comerciantes de

rua por determinados trechos é um dos pontos analisados por Cross (1998). Na Cidade do México, capital mexicana, a localidade conhecida como El Centro é palco de vendedores de ruas desde, pelo menos, a década de 1950. Os governos locais tentaram realocar os vendedores no fim dessa década, construindo mercados para abrigá-los. Ao longo dos anos 1960, o comércio de rua voltou a ocupar o local e continuou até a época analisada por Cross (Idem). Nem mesmo uma reforma na via pública na década de 1980 desmobilizou os grupos que atuavam na região.

A referência ao cenário mexicano aponta para a composição conflituosa do cotidiano urbano. Assim como nas ruas de Bangu, os gestores públicos analisaram que determinado espaço não poderia ser ocupado pelo comércio de rua. Contudo, a experiência de vendas em rua não permite, simplesmente, que esses comerciantes sejam realocados para locais fechados ou fora das principais vias de suas cidades. A permanência e resistência do comércio de rua às mudanças pode demonstrar uma conexão entre a viabilidade comercial e a localização em determinado trecho de calçadas, estradas e demais pontos de comércio informal.

A combinação do crescimento impulsionado pela crise do setor informal e a abordagem neoliberal emergente do governo levou os funcionários da Cidade do México a tomarem medidas contra o vibrante crescimento da venda ambulante em meados da década de 1980. Em 1984, novas autorizações foram proibidas; em 1985 uma nova agência foi formada para controlar e reduzir o número de vendedores, e em 1988 o regulamento que permite a venda ambulante foi declarado nulo, anulando todas as licenças. No entanto, em 1993, o número de vendedores ambulantes dobrou para cerca de 200.000. Finalmente, em 1993-1994 a cidade construiu 24 “praças comerciais”; feitas para abrigar cerca de 10.000 comerciantes que trabalhavam no “Centro Histórico”; e proibiu todas as vendas ambulantes na área. A vitória provou ser ilusória, pois a venda ambulante cresceu rapidamente em outras áreas da cidade. Além disso, as novas praças nunca foram mais do que meio cheias, e após o colapso do peso em dezembro de 1994, muitos dos vendedores cumpriram a ameaça de retornar às ruas. As taxas de juros estratosféricas em suas bancas e o colapso das já baixas vendas nos novos mercados tornaram este último uma alternativa comercial fraca em comparação às calçadas que ocupavam antes. O resultado foi o contínuo conflito entre os vendedores e a polícia de choque na área (Cross, 1996a). (CROSS, 1998, p.48)

É possível apontar que a construção, regulação ou remoção de espaços de venda por parte do poder público às vezes entra em choque com os interesses de quem atua neste campo. O Calçadão, seja nas partes cobertas ou descobertas, é ocupado pelos comerciantes por ser mais atrativo, em diversos âmbitos, do que locais denominados como mercados públicos, mercados populares ou

vias públicas em outras regiões. “Movimento”, acessibilidade, preço de aluguel e lucratividade são alguns dos aspectos que atuam na atratividade de um espaço para o comerciante de rua. A ida aos mercados fechados, que podem ser tema de futuras análises, não é necessariamente uma melhoria para esses trabalhadores.

Nesse cenário, os trabalhadores se veem “nas fronteiras porosas entre o legal e o ilegal, o formal e o informal, de forma descontínua e intermentete” (TELLES; HIRATA, 2007, p.174). Nas fronteiras apontadas acima, se desenrolam cotidianos, relações sociais, modos de trabalho e modos de consumo em diversos níveis. Este trânsito entre cenários que podem ser opostos, concorrentes ou complementares permite ao trabalhador circular não só pelo espaço urbano, mas também pelas possibilidades de vida que se expõem a cada contexto experimentado.

A gestão dos pontos de vendas do comércio informal no Calçadão pode ser vista como um “agenciamento prático da vida cotidiana” (TELLES; HIRATA, 2007, p.187). Essa organização do local comercial é integrante das perspectivas práticas e simbólicas da vida destes trabalhadores. Alugar, ocupar, montar, negociar e desmontar são algumas das ações envolvidas nesse processo de “ganhar a vida” (CAMPOS, 2022) enquanto comerciante informal.

Figura 5 - Produtos expostos na Avenida Cônego Vasconcelos em dezembro de 2021



Legenda: Máscaras, mochilas e gorros natalinos na Avenida Cônego Vasconcelos

Fonte: O autor, 2021.

Na Figura 5, é possível observar uma espécie de varal sustentado na estrutura do Calçadão de Bangu, no trecho da Avenida Cônego Vasconcelos. Há cordas que se estendem de uma coluna a outra da cobertura do Calçadão, com os produtos sendo mantidos nelas por meio de pregadores tipicamente usados para pendurar roupas. Na imagem acima, registrada em dezembro de 2021, vê-se mochilas com estampas da bandeira brasileira, escudos de Bangu, Botafogo

e Flamengo, além de uma versão com a marca do aplicativo TikTok. O gorro natalino era uma marca comum nessa época, assim como as máscaras de proteção contra a COVID-19. Ambos os produtos não foram encontrados amplamente em outros momentos do ano. O caso descrito também pode apontar para a temporalidade dessas estruturas de venda.

As cordas, os pregadores e os produtos não ficavam expostos permanentemente naquele ponto, sendo retirados pelo seu comerciante assim que terminasse seu horário de trabalho. O comércio de rua possui, então, a capacidade de “produzir diariamente o espaço para a realização de seu trabalho” (RABOS-SI, 2011, p.86). No Calçadão, esse espaço produzido pelo comerciante se apresenta de diversas formas. Exponho aqui as mais recorrentes, passando pelo varal estendido pelas colunas, as mesas de madeira e o carrinho tipicamente usado para preparar e guardar lanches diversos. Há, ainda, os suportes de plástico utilizados para expor as capas de celular, as tendas montadas por algumas pastelarias e, menos presentes, aqueles que estendem um pano no chão com seus produtos. Para além dessas produções recorrentes, há os pontos de venda com estruturas fixas. Esses estão em menor quantidade ao longo do Calçadão, sendo representados, principalmente, pelas bancas de jornais e alguns pontos para vendas de lanches. Ao contrário dos comerciantes que montam suas estruturas, esses comerciantes parecem reter o ponto de venda para si mesmo, contando também com funcionários, como observado no caso de Francisco.

Francisco – Sempre foi assim... Eles tentaram organizar aí algo na época do

Crivella aí, fazendo o negócio do Camelô Legal.

M. – Aham.

Francisco- Só que tipo assim, muita pouca gente usa o ponto.

M. – Sim...

Francisco – A maioria que fica aí nos pontos não é legalizado

M. – Sim, sim.

Francisco - E os legalizados não vêm trabalhar, entendeu? (Trecho de entrevista, 2021)

No trecho acima, Francisco diz que a gestão municipal de Marcelo Crivella (2016-2020) havia tentado “organizar” o Calçadão de Bangu por meio de um programa chamado “Camelô Legal”. O nome oficial da política municipal era *Ambulante Legal* e o seu lançamento ocorreu em agosto de 2018 por meio do Decreto 4838/2018. O programa visava recadastrar os ambulantes distribuídos pela cidade carioca, antes organizados pelo Cadastro Único de Ambulantes (CUCA) e com uma estimativa de quinze mil cadastrados. Essa política, contudo, não abarcou todos aqueles que trabalhavam nas ruas e tampouco tratou

da sublocação dos pontos de venda.

O trabalho de campo, que teve início em setembro de 2021, não observou resquícios do *Ambulante Legal* nas ruas de Bangu. Os comerciantes não eram necessariamente aqueles cadastrados. Da mesma forma, os crachás de identificação não foram vistos ao longo dos meses. Noto, porém, que essas observações foram feitas já na gestão de Eduardo Paes, que começou em janeiro de 2021.

As políticas municipais tentam produzir uma gestão do espaço que não se solidificam, como demonstrado pela observação das ruas. O comércio ambulante, por mais que ocorram cadastros e regulações, continua a se manter nas vias públicas que são mais atraentes para seus objetivos. Essas formas de “ganhar a vida” não estão necessariamente inclusas nos códigos municipais.

Desta forma, demonstro aqui a “criatividade dispersa, tática e bricoladora” (CERTEAU, 1998, p.41) do comércio de rua. Sob a regulação dos ordenamentos urbanos, esses atores produzem formas de “ganhar a vida”, ocupar a cidade e comercializar seus produtos que não estão necessariamente conformadas com as expectativas do planejamento público. Essa gestão de pontos e estruturas de vendas demonstra a capacidade dos comerciantes de produzir cotidianos.

Entre modos de “ganhar a vida” e “maneiras de fazer”, o ponto de venda demonstra a agência dos camelôs no cotidiano urbano. A figura do ambulante e de suas barracas, caixas e carrinhos é parte indissociável de um imaginário do Calçadão de Bangu. Por mais que planejado de outra maneira na década de 1990, a presença extensa desses comerciantes compõe a rotina daqueles circulam e habitam por essas ruas.

Conclusão

A partir desta análise, é possível destrinchar o Calçadão de Bangu e suas minuciosidades. Em um primeiro plano, o projeto de Calçadão enquanto a inauguração de uma nova fase na cronologia do bairro. Passados os caracteres rurais e industriais, Bangu passaria a se destacar pelo viés comercial frente aos outros bairros da cidade. Galerias, lojas de departamento e camelôs encontram-se em destaque no momento de planejamento do espaço local, seja de modo a reprimir ou incentivar determinadas atividades.

A implantação do Calçadão nas ruas e avenidas do centro de Bangu transformou essas vias em uma espécie de “ancoradouro”. Esse espaço fixo organiza fluxos diários de pessoas, objetos, moedas,

ideias e transportes alternativos. As vias do Calçadão concentram serviços, lazeres, trabalhos e espaços de passagem, conectando e dividindo o bairro e seus viventes. É possível compreender o local também como uma “mancha” (MAGNANI, 2002) ao observar seu cotidiano.

Os “trajetos” e “hábitos” são desenvolvidos a partir, para ou dentro de suas vias. Os viventes que por ali circulam, ocupam e trabalham articulam a centralidade do Calçadão em suas rotinas. As temporalidades e circulações dos interlocutores se mostram influenciadas não apenas pela estrutura do local, mas pelas possibilidades de uso para além do que fora originalmente planejado.

Noto como os fluxos individuais ao redor do Calçadão se desdobram de diversas formas. Primeiramente, a partir do caminho da pesquisa, integrado às linhas da SuperVia e os trinta e cinco quilômetros percorridos de trem em cerca de cinquenta minutos. Posteriormente, as trajetórias e hábitos relatados pelos interlocutores, comerciantes locais, que demonstravam uma variabilidade na sua locomoção, passando por caronas em Kombi, motocicleta pessoal e MotoTáxi. Além deste aspecto, as rotinas se construíam entre residências, depósitos de produtos e materiais e as ruas de Bangu. Montar, vender, desmontar e transportar eram os verbos que regiam essa dinâmica diária.

Em meio a essas dinâmicas, destaco a presença do ponto de venda no processo da pesquisa. Barracas, lonas, carrinhos, caixas de madeira e guarda-sóis compõem as diferentes formas de construir, armazenar e dispor o espaço para cada tipo de produtos. Podem ser frutas, legumes, acessórios para celular, roupas e relógios, aquilo que está à venda varia ao longo das ruas e das horas dos dias. A escolha da localidade, assim como a possibilidade de alugá-lo de um terceiro, é também parte do processo de constituição do comércio local. Os pontos de maior “movimento”, como próximo ao Bangu Shopping, são também aqueles mais disputados e que permite, eventualmente, cobrar mais de seus clientes.

O ponto de venda, além de fixar o comerciante, ancora suas práticas e permite estabelecer como esse se portará para atrair clientes e vender produtos, passando pelos preços, contratação de terceiros para vender, horários e sons. Nesse sentido, o ponto passa a atuar como uma espécie de “ancoradouro”, exercendo o papel de uma infraestrutura que, mesmo que montada e desmontada diariamente, organiza e direciona fluxos de objetos, dinheiro, pessoas e relações a partir da fixação no local de venda. Pensar o ponto de venda por essa lente permite, por exemplo, captar

as oscilações e fricções dos fluxos que compõem as rotinas dos viventes e das ruas.

Por meio destes processos de ordenamento urbano, gestão de espaços, circulação de produtos e pessoas, montagem e desmontagem de estruturas, entre outros analisados ao longo do texto, é possível observar a estreita relação entre os fluxos e fixos no comércio de rua. A ancoragem permite não apenas uma estrutura provisória ou contínua, mas a própria circulação de tudo aquilo que se move dentro dele ou em suas proximidades. Devido às peculiaridades do comércio de rua, neste caso do Calçadão de Bangu, noto como a criação de ancoradouros e estruturas, assim como dos fluxos, é algo que escapa aos ideais do planejamento urbano executado ou dos regramentos públicos. Essa construção cotidiana do espaço pode ser justamente o que lhe atribui seus principais significados e usos, mesmo que fora das expectativas de outrora.

Referências

- ARAUJO, M.; CORTADO, T. J. A zona oeste do rio de janeiro, fronteira dos estudos urbanos? Dilemas-Revista de Estudos de Conflito e Controle Social, Universidade Federal do Rio de Janeiro, v. 13, n. 1, 2020.
- BISSELL, D. Habits. In: The Routledge handbook of mobilities. London: Routledge, 2014. p. 483–492.
- CAMPOS, M. V. L. SOBRE O CORRE DA ARTE: Uma etnografia dos futuros vividos e do ganhar a vida na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Tese (Doutorado em Sociologia) – Instituto de Estudos Sociais e Políticos, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, 2022.
- CERTEAU, M. d. A invenção do cotidiano: artes de fazer. Petrópolis: Editora Vozes, 1998.
- CROSS, J. Co-optation, competition, and resistance: State and street vendors in Mexico City. Latin American Perspectives, Sage Publications Sage CA: Thousand Oaks, CA, v. 25, n. 2, p. 41–61, 1998.
- CROSS, J. Street vendors, and postmodernity: conflict and compromise in the global economy. International journal of sociology and social policy, MCB UP Ltd, 2000.
- FREIRE-MEDEIROS, B.; LAGES, M. P. A virada das mobilidades: fluxos, fixos e fricções. Revista Crítica de Ciências Sociais, Centro de Estudos Sociais da Universidade de Coimbra, n. 123, p. 121–142, 2020.
- LEITE, R. P. A inversão do cotidiano: práticas sociais e rupturas na vida urbana contemporânea. Dados, v. 53, p. 737–756, 2010.
- MAGNANI, J. G. C. De perto e de dentro: notas para

- uma etnografia urbana. *Revista brasileira de ciências sociais*, SciELO Brasil, v. 17, p. 11–29, 2002.
- MANO, A. D. A vida social da estátua de Michael Jackson na favela Santa Marta, Rio de Janeiro: uma perspectiva móvel sobre regimes de valor. *Etnográfica: Revista do Centro em Rede de Investigação em Antropologia*, n. 27 (1), p. 137-159, 2023.
- OLIVEIRA, M. P. Quando a fábrica cria o bairro: estratégias do capital industrial e produção do espaço metropolitano no rio de janeiro. *Scripta Nova: revista electrónica de geografía y ciencias sociale*, 2006.
- OLIVEIRA, M. P. A trajetória de um subúrbio industrial chamado Bangu. In: 150 anos de subúrbio carioca. Rio de Janeiro: Lamparina, 2019. p. 95–137.
- RABOSSI, F. Negociações, associações e monopólios: a política da rua em Ciudad del Este (Paraguai). *Etnográficas. Revista do Centro em Rede de Investigação em Antropologia*, v. 15, n. 1, p. 83–107, 2011.
- SIMONE, A. People as infrastructure: Intersecting fragments in Johannesburg. *Public culture*, Duke University Press, v. 16, n. 3, p. 407–429, 2004.
- STAR, S. L. A etnografia da infraestrutura. *Revista Antropológicas*, v. 31, n. 2, 2020.
- TELLES, V. d. S.; HIRATA, D. Cidade e práticas urbanas: nas fronteiras incertas entre o ilegal, o informal e o ilícito. *Estudos Avançados*, v. 21, p. 173–191, 2007.