

A RELAÇÃO ENTRE CAMELÔS E ARTISTAS DE RUA NOS TRENS DO RIO DE JANEIRO

Douglas Pereira Cunha¹

Fernanda Delvalhas Piccolo²

Resumo: Esse artigo visa compreender, através da pesquisa que realizei, as relações interpessoais que ocorrem entre os trabalhadores informais no ambiente das linhas ferroviárias da Supervia³, mais especificamente, os artistas de rua e camelôs. Essa pesquisa foi feita no período de terça à sexta, de 16 de abril à 20 de abril de 2018, e para coleta desses dados foram feitas entrevistas com camelôs e artistas de rua nas plataformas das estações de trem ou em âmbito virtual. Tal prática que já é tão comum nos dias de hoje, beira a algo que pode ser chamado de uma cultura popular carioca e, mesmo assim, ainda sofre com marginalizações e preconceitos por parte das autoridades. Analisaremos aqui a organização que existe por trás dos camelôs e o que acontece nos “bastidores” da cena dos artistas de rua que trabalham na rede Supervia. E também não só o que acontece a partir dessas relações sociais, que são um conjunto de interesses e disposições distintas de cada esfera, mas também como se dão essas relações quando esses dois grupos – artistas de rua e camelôs – se juntam, através de pesquisas feitas nos cinco ramais principais da Supervia – Japeri, Santa Cruz, Saracuruna, Belford Roxo e Deodoro.

Palavras-chave: Trem, Camelô, Arte de Rua, Relações, Normas.

Introdução

Quando se fala em “trabalhadores informais da Supervia”, já podemos ter uma ideia de quem estamos falando. Já faz parte da tradição carioca a presença de artistas de rua, e principalmente de camelôs, dentro dos vagões dos trens. Desde às 5 da manhã, até 10 da noite, eles estão buscando sustento, assim como qualquer outro profissional em suas respectivas áreas. Artistas de rua e camelôs precisam atrair a atenção do público para conseguirem vender sua arte e seus produtos. Há muitas pessoas vivendo totalmente dessas ocupações, e como estão aí a tanto tempo, acaba

¹ Graduando em Produção Cultural pelo Instituto Federal do Rio de Janeiro.
douglascunha1997@gmail.com

² Orientadora deste trabalho. Dra. Antropologia Social, Profa. do curso de bacharelado em Produção Cultural

³ Empresa privada que cuida das linhas ferroviárias que circulam a Região Metropolitana do Rio de Janeiro

sendo criado pelo menos algum consenso para que um não acabe atrapalhando o trabalho do próximo. Para exemplificar, tanto camelôs como artistas de rua devem começar seus trabalhos a partir dos primeiros vagões das composições dos trens, e, no caso dos camelôs, em uma espécie de “fila”. Enquanto o artista de rua, não se devem haver mais de um artista por vagão. Tudo para que o trabalho flua de maneira eficiente para todos, e burlar essas normas significa quebrar todo um trabalho de logística pensado por esses trabalhadores informais, fazendo com que lucrem menos e seus trabalhos sejam menos valorizados. Tais normas levam à criação de "uma organização de entendimentos comuns aceitos por um grupo"(BECKER, 2008, p.90).

Tal organização foi possível através do tempo, depois de conflitos internos e, segundo relatos de alguns camelôs, através do bom senso de seguir essa organização. A necessidade do respeito ao trabalho do próximo é algo presente entre os trabalhadores informais, pois acredita-se que todos estão ali na mesma condição enquanto trabalhadores informais, passando pelos mesmos problemas como marginalização e opressão por parte dos agentes de segurança da rede Supervia, sejam camelôs, sejam artistas de rua.

Para entender melhor como essas relações foram sendo construídas, foi realizada uma pesquisa de campo pelos cinco ramais principais dos trens que circulam na região metropolitana do Rio de Janeiro. São estes: Japeri, Santa Cruz, Deodoro, Saracuruna e Belford Roxo. Como acontece o diálogo entre essas duas esferas que compartilham os mesmos vagões e ramais. No caso dos camelôs, foi entrevistado um trabalhador por ramal, nas plataformas das estações, para que não atrapalhasse os “corres”⁴ dos mesmos. E no caso dos artistas de rua, foram entrevistados os membros do coletivo “Arte No Vagão”, sendo este o coletivo mais antigo e conceituado da rede Supervia, e tendo como critério para entrevistas, a princípio, seus membros mais antigos, a fim de obter mais conhecimento sobre sua história e suas relações interpessoais dentro dos trens. Como integrante do coletivo, tive a experiência de ver de perto as discussões e eventuais conflitos acerca dessas relações. A forma em que esses episódios foram se desenvolvendo me chamou a atenção pelos detalhes das normas estabelecidas, e as consequências de burlar tais normas, não diretamente para a

⁴ “Corres” aqui é um gíria usada pela população carioca que significa “trabalho” ou “correria”.

pessoa que cometeu ao ato, mas para o coletivo como um todo, pois a culpa cai sob o coletivo por termos mais contato e diálogos com os camelôs.

No entanto, é preciso ter ciência também da história que cada um deles passou e o contexto histórico em que estavam inseridos desde o começo de suas atividades, com o intuito de compreender a origem de hábitos, costumes, normas sociais, até a consolidação dessa subcultura que se dá neste ambiente, que são as linhas ferroviárias cariocas.

Contexto Histórico

Cabe ressaltar aqui a importância das entrevistas feitas durante a pesquisa de campo, pois tanto camelôs quanto artistas de rua contribuíram não só para entender a relação interpessoal que existe entre eles, como a história de cada um desses dois segmentos como a história das próprias linhas ferroviárias em relação a estrutura precária dos trens, o grande crescimento no número de pessoas trabalhando dentro dos vagões por conta do desemprego e entender assim o contexto em que eles foram se inserindo, as repressões e outros tipos de dificuldades que passaram ao longo de suas carreiras, como má condições de trabalho e o eventual desrespeito geral com suas profissões. Cabe também dissertar neste estudo, mesmo que brevemente, o próprio contexto histórico dessas linhas ferroviárias que viriam a, mais tarde, serem conhecidas por todos como Supervia, que funcionam como um facilitador para muitas pessoas residentes da Zona Oeste, Zona Norte e Baixada Fluminense, como mostra o mapa das linhas de trem atuais.



Fundada em 1858 como a Estrada de Ferro Dom Pedro II e, após a monarquia, Estrada de Ferro da Central do Brasil (EFCB), seu primeiro trecho ligava a Estação da Corte (atual Central do Brasil) até à estação de Queimados, na atual Baixada Fluminense. Em 1957, foi incorporada pela RFFSA (Rede Ferroviária Federal), e após uma cisão com a mesma em 1984, a transferência dos serviços para a CBTU (Companhia Brasileira de Trens Urbanos) e a criação da FLUMITRENS (Cia Fluminense de Trens Urbanos), a maior parte dos serviços ferroviários foi transferida para a iniciativa privada, em 1998, para a empresa que conhecemos hoje como Supervia⁵.

Os registros do início das atividades dos camelôs datam de desde antes da privatização das linhas de trem da RMRJ (Região metropolitana do Rio de Janeiro), a até 40 anos atrás, segundo pesquisa feita por Jordão (2014), e que casam diretamente com a pesquisa de campo feita neste artigo. Quando as linhas foram privatizadas pela Supervia em 1998, houve uma enorme operação de opressão e repressão contra os camelôs que se lá se instalaram, e embora estes tenham tentado por vezes regularizar suas condições de trabalho com a empresa, ela nunca tinha dado alguma brecha para que os acordos pudessem ser feitos. Conforme o tempo foi passando, foram se estruturando os “jogos”, que como analisou Pires (2011), se tratava de acordos e normas informais estabelecidas entre os camelôs e os guardas da Supervia. Tal jogo era uma espécie de “caça entre gato e rato”.

Ainda nessa perspectiva, ele aponta sobre uma certa “hierarquia” entre os camelôs, baseada em quem trabalha há mais tempo, podendo influenciar se esses levariam “esculachos” (PIRES, 2011) ou não. Segundo os relatos dos camelôs mais antigos entrevistados na pesquisa, houve uma melhora de cem por cento em questão de infraestrutura do seu espaço de trabalho nos últimos anos. Os trens tinham condições péssimas e era comum que eles quebrassem ou descarrilhassem, os bancos eram de madeira e o interior dos vagões eram sujos. Há aproximadamente 40 anos os camelôs têm seu trabalho como profissão de modo e fluxo constante, sustentando suas famílias e construindo verdadeiras carreiras e histórias conforme os anos passam, mesmo tendo passado por episódios como o ano de 1998 e a alta repressão. E mesmo sabendo de ocorrências de mercadorias roubadas sendo vendidas nos trens, não podemos ignorar

⁵ Informações obtidas através da Companhia de Engenharia de Transportes e Logística – CENTRAL. Disponível em <<http://www.central.rj.gov.br/acentral.html>>

que existem pessoas que encontram no espaço público uma forma de trabalhar de forma honesta, tendo em vista o alto desemprego dos últimos anos (MAFRA, 2008).

Já a arte urbana nos vagões tem origens mais antigas. Tal origem se dá com Paulo de Portela, nos anos 1920, quando o samba tinha o status de marginalizado pela proibição que fora imposta, e era perseguido pelas autoridades. Ele e mais alguns artistas faziam o percurso da Central do Brasil até a estação de Oswaldo Cruz, realizando reuniões sobre o seu bloco carnavalesco e tocando seus sambas dentro dos trens (SILVA, Marília; MACIEL, Lygia, 1979). Esse primeiro momento foi um inspirador e antecessor de outros movimentos de arte urbana que surgiram neste ambiente anos mais tarde.

Em 1990 um grupo de sambistas seguiu os passos de Paulo da Portela e criou o Acorda (Movimento Cultural Acorda Oswaldo Cruz), e esse movimento organizou a primeira edição do “Pagode no Trem” (conhecido atualmente também por Trem do Samba), que tinha na sua fundação - e continua a ter - como motivação o resgate da cultura do samba, além de reunir vários artistas em várias composições dos trens do ramal Deodoro. O que na prática, funcionava de forma muito semelhante ao seu antecessor (MEIRELLES, 2013). Tal evento continua até os dias de hoje todo dia 2 de dezembro, marcado como o Dia do Samba, e sua programação se estende também para fora dos trilhos, no bairro de Oswaldo Cruz.

Até o início do Trem do Samba, a arte urbana nos trilhos era muito pouca explorada. Em 2008, então, foi criado o coletivo “Arte no Vagão”, que tinha como objetivo juntar os poucos artistas de rua inseridos dentro dos trens, para que eles pudessem se ajudar e andar em harmonia com os camelôs, respeitando o trabalho destes e até mesmo ajudando. Por muito tempo o coletivo teve uma quantidade de pessoas muito pequena, mas segundo relatos, nos últimos dois anos houve um enorme aumento no número de integrantes no coletivo, o que acabou por causar alguns problemas internos isolados, como desentendimentos e imposições de “normas” que nem todos os integrantes do coletivo concordavam.

Normas de logística e convivência

Como dito antes, para que esse volume de artistas de rua e camelôs possam conviver pacificamente em um mesmo espaço, há de ser construído, naturalmente ou não, certas normas de convivência afim de que haja um consenso sobre o assunto. Segundo o que foi concluído das pesquisas, todos os entrevistados, quando perguntados sobre essa questão de “normas”, basearam-se em dois princípios na hora de defini-las: bom senso e respeito. Ter o bom senso de entender que o camelô/artista que está ali não é o único, e tão pouco superior aos outros. E respeitar sempre o trabalho do outro, seja qual situação for, pois todos estão com o mesmo objetivo e passam pelos mesmos tipos de dificuldades. Assim como afirma Mafra (2008), em uma citação que envolve camelôs, mas que também pode encaixar artistas de rua nesse mesmo contexto:

“A carreira de camelô está envolvida em ciclos, ritmos e problemas típicos, que variam de acordo com a posição que o sujeito detém no grupo ocupacional. Como em qualquer outra ocupação, na camelotagem também se desenvolvem padrões culturais, estilos de vida peculiares, códigos e linguagens próprias.” (MAFRA, 2008, p.197)

A faixa etária dos camelôs entrevistados era entre 20 e 47 anos, todos homens, e de todos os cinco apenas um não era negro. Dois deles vendiam acessórios eletrônicos para celular, como fones de ouvido, dois vendiam doces e amendoins, e o ultimo vendia, acessórios para cabelo, como xuxinhas e tiaras. E alguns deles já trabalhavam dentro dos trens há mais de 30 anos, o que possibilitou um maior conhecimento histórico e informações sobre determinados assuntos tratados neste artigo. Segundo essas informações, suas normas giram em torno também da união entre camelôs de determinados ramais, sendo os casos mais explicitados com os entrevistados nos ramais de Santa Cruz e Saracuruna. Quando perguntados, ambos disseram não ter nenhum tipo de problema com aqueles que já são conhecidos entre si nos ramais, no entanto, só se unem com os camelôs daquele ramal em específico. Algo que o entrevistado do ramal Japeri também mencionara, sobre como os camelôs - tanto de Santa Cruz como os de Saracuruna - são mais rigorosos com os “novatos” e com quem não costuma vender nestes ramais. Por outro lado, os entrevistados dos ramais de Belford Roxo e Japeri se mostraram mais liberais em relação a camelôs vindos de outros ramais e em relação aos

“novatos”, e em resumo, desde que não atrapalhe o trabalho do próximo, não há maiores problemas. E no ramal de Deodoro, as normas entre os camelôs se baseiam também no respeito, segundo o entrevistado, “dando espaço um para o outro”, como por exemplo: se um camelô está anunciando seu produto em determinado vagão, o certo a se fazer é se dirigir a outro vagão e então divulgar o seu produto neste vagão que está vazio. Quando isso não acontece, ocorre uma discussão entre esses dois camelôs, e dependendo do temperamento desses dois, as discussões viram brigas, e essas brigas viram agressões.

Os artistas entrevistados do “Arte no Vagão”, com uma faixa etária menos variada – de 23 a 35 anos - estão mais cientes dessas normas específicas estabelecidas entre nós de dentro do coletivo para não atrapalhar os camelôs, na medida do possível, mesmo entendendo que há uma certa disputa por público entre nós e os camelôs. E a chave para isso é a organização estabelecida entre os artistas de rua. Como por exemplo, um artista deve sempre começar pelo último vagão do primeiro ou segundo carro⁶ do trem, e se há mais de um artista trabalhando separadamente, esse segundo artista não pode estar no mesmo carro que o artista que chegou primeiro. E em média, cada artista tem a capacidade e tempo de tocar em um total de quatro vagões por trem, no geral. Dessa forma, a proporção entre artistas de rua e camelôs fica balanceada, e esses dois podem trabalhar juntos sem necessariamente ser um empecilho para o trabalho do outro sujeito.

Tais normas foram sendo construídas na visão de que os camelôs merecem e devem ser respeitados, pois além de razões como evitar qualquer tipo de conflito, o camelôs “chegaram primeiro” nos trilhos. Mesmo que, historicamente, as origens das manifestações artísticas no trem sejam mais antigas. No entanto, há de se levar em conta também que, apesar das suas origens, as ações de Paulo da Portela com o samba no trem eram casos isolados, assim como o próprio “Trem do Samba”, que se restringe a todo dia 2 de dezembro.

Dito isto, tal respeito e preocupação para com os camelôs é visto pelos integrantes de dentro do coletivo (eu incluso), como um diferencial dos demais artistas de rua e coletivos que atuam nos trens da Supervia, mesmo que alguns componentes de dentro do coletivo tenham algumas divergências em relação a essa questão, fazendo

⁶ “Carro” aqui significa parte da composição do trem, que corresponde aos quatro vagões desta. Os trens hoje em dia são compostos por dois desses carros, totalizando oito vagões

com que na prática, tal respeito não seja tão visível. Por anos não houve normas específicas estabelecidas além do respeito, até porque não era necessário; eram muitos poucos membros e todos chegavam a um acordo sem maiores preocupações futuras.

Por consequência do alto fluxo de pessoas buscando trabalho nos trens, o próprio coletivo cresceu muito em números, não sendo muito criterioso na hora de receber artistas para dentro do coletivo, na perspectiva de que o “Arte no Vagão” não é um movimento segregador, mas sim agregador, que trabalha em prol da organização entre os artistas de rua e em prol da boa relação com os camelôs, segundo os membros mais antigos do coletivo. No entanto, esses artistas entrevistados disseram também que esse fluxo fez com que ocorresse, mesmo que em casos isolados, atritos com alguns camelôs, sendo estes uma minoria agressiva, pois uma pequena parte de artistas que entraram nessa área nos últimos 2 anos não respeitavam o trabalho dos camelôs e nem o trabalho dos próprios artistas de rua, por falta de conhecimento das normas de não “atravessar”⁷ o trabalho dos outros camelôs e/ou por não achar tais normas importantes. Tendo em vista esses casos isolados, reuniões foram organizadas pelo “Arte no Vagão” para que houvesse uma maior organização por parte dos artistas do grupo. Criou-se então um consenso através dessas reuniões que, no ramal Deodoro por exemplo, só poderia tocar 1 artista por trem, e mais recentemente, o “credenciamento” desses artistas por meio de crachás para diferenciar aqueles que eram do coletivo e aqueles que não eram. O que na visão de um dos entrevistados, vai contra a própria ideia do ser artista de rua. Como dito anteriormente, como critério avaliativo, foram escolhidos os artistas com mais tempo no coletivo, além do fundador do mesmo, pois acredito que, para os fins dessa pesquisa, artistas que estão há mais tempo nos trens tem maiores informações a dar acerca do que o artigo se propõe abordar.

Convivências sociais entre artistas e camelôs

De forma geral, quando entrevistei os artistas e camelôs, todos relataram ter uma relação pacífica entre eles na maior parte do tempo, e conflitos que acontecem são casos isolados, causados por uma minoria que “não leva o trabalho a sério” e, segundo relatos

⁷ “atravessar” aqui significa passar na frente da “fila” organizada pelos camelôs e pelos artistas de rua. Isso inclui, por exemplo, começar a trabalhar a partir do segundo ou terceiro vagão da composição, burlando assim a logística construída entre essas duas partes, artistas e camelôs.

de um dos entrevistados, até trabalham sob efeito de drogas ilícitas. Novamente, são casos isolados, mas que existem. Uma das coisas que mais foi mencionada foi a respeito do crescimento no número de artistas de rua e camelôs, o que de certa forma, justificaria esses pequenos casos de conflitos existentes no trem. Para grande parte dos camelôs e artistas entrevistados, tal crescimento se deu nos últimos 2 anos, e a justificativa mais plausível para tal se dá por conta da alta taxa de desemprego que vem assolando a população brasileira como um todo.

Essa relação entre o trabalho informal e o trabalho formal é explicada por Ries:

“ele se expande juntamente com o setor formal, ou seja, o crescimento do setor formal propicia e conduz o setor informal de trabalho a crescer na mesma taxa, na medida em que o desemprego e a regressão de direitos trabalhistas vêm aumentando”. (2017)

Tal cenário do trabalho informal acaba sendo atraente para a maior parte dos desempregados, ocorrendo então essa exploração do espaço de trabalho compreendido como os vagões dos trens, seja vendendo suas mercadorias, manifestando sua arte em troca de doações, ou até mesmo sendo pedinte direto, o que também ocorre.

Nessa pesquisa foram apontadas também as relações entre os trabalhadores informais e os seguranças da rede Supervia, tendo em vista que ser camelô é uma atividade informal e não autorizada pela e a arte de rua pode vir a ser algo também marginalizada. Em um panorama geral, foi constatado que, após certo tempo de conflitos e desentendimentos, os seguranças não interferem mais no trabalho dos camelôs ou dos artistas como era em 1998 por exemplo, quando as linhas ferroviárias tinham acabado de ser privatizadas, e os casos de “esculachos” por parte dos seguranças com os camelôs era recorrente, o que causava muitas confusões, não bastasse toda a condição precária dos trens na época. Alguns dos camelôs entrevistados, inclusive, já estava presente nos trilhos durante a privatização da Supervia e todo esse episódio de repressão sofrida por eles. Até hoje a empresa privada tenta controlar a situação dos camelôs, mas apenas nas estações mais próximas à Central, e muito pouco, pois o movimento dos camelôs ganhou força, e responder a esses atos com violência e repressão pode trazer consequências graves, como o caso de um segurança que foi severamente agredido pelos camelôs em novembro de 2017. Tal episódio aconteceu na estação de Maracaná, por volta das 18:30 de uma sexta feira, onde quinze camelôs(três deles com barras de ferro nas mãos) desceram de uma composição e estavam correndo

pelos trilhos na direção da plataforma. Um segurança que estava os seguindo foi então violentamente agredido pelos camelôs e levado ao CTI do Hospital Souza Aguiar.

Os artistas de rua, no entanto, não têm um histórico tão violento com os agentes de segurança da Supervia, sendo a não repressão nessas linhas ferroviárias um dos motivos pelos quais Paulo de Portela se dirigia aos trens em 1920 para tocar seus sambas, quando o mesmo era proibido. O trem funcionava como uma forma de fuga. O máximo que se tem notícia sobre atos de repressão vindo por parte dos seguranças, segundo os artistas entrevistados do coletivo, foram aqueles que não queriam que o artista se apresentasse no vagão em que eles estavam, e “respeitosamente foi cumprido o pedido”, como disse um artista de rua entrevistado. A maior preocupação, no entanto, não eram com os seguranças e sim com os camelôs, estes que, segundo os entrevistados, não só “permitiram” que eles se apresentassem nos vagões, como também ajudavam até certo ponto, estimulando os passageiros a contribuir com o “chapéu” do artista, e dando suporte a estes. O hábito de “passar o chapéu” é o modo que os artistas de rua ganham seu dinheiro. Normalmente, os artistas dos trens andam pelo vagão com o chapéu nas mãos, e as pessoas vão contribuindo, jogando dinheiro dentro deste chapéu. Tal relação entre artista de rua e camelô se faz presente até os dias de hoje, em menor grau pelo alto crescimento do número de camelôs e artistas, o que faz com o que nem todos consigam se conhecer. E também por esses casos de desentendimentos, que acontecem na minoria das vezes.

Dentro de suas esferas, suas relações se baseiam, como dito anteriormente, pelo respeito ao trabalho do outro. Não interferir ou burlar a organização e normas construídas a partir de diálogos entre artista de rua e camelô, ou não divulgar sua arte ou produto, até que a pessoa que estava. Desde que esse fator principal exista, as peças andam no lugar, dando origem a toda uma organização e consenso que não é muito visível caso não se preste atenção nas linguagens, hábitos, costumes e *modus operandi* destes trabalhadores informais. Até mesmo suas conversas casuais após seus expedientes podem contar muita coisa sobre essas questões.

Considerações finais

Busquei, ao longo do artigo, abordar as questões de convivências sociais entre os trabalhadores informais que atuam dentro dos trens da Supervia, no Rio de Janeiro, por perceber a existência de hábitos, costumes, normas sociais e histórias que acabam por formar toda uma cultura baseada em características próprias de quem tem os vagões como principal fonte de renda, fazendo o recorte entre artistas de rua e camelôs, que diferem em suas origens e abordagens com os passageiros, mas compartilham o mesmo espaço de trabalho, e como essa relação entre essas duas esferas foram sendo construídas e como elas se relacionam.

Tanto um quanto o outro (artistas de rua e camelôs) buscam respeito e boas condições de trabalho nas suas respectivas áreas, fazendo com que suas “normas” entre si fluam de forma natural ou não. Levando em conta os históricos apresentados, sobre como a arte nos trilhos é algo que foi mais explorado apenas nos últimos dois anos, enquanto a atividade de comércio informal, mesmo surgindo mais tarde, surge com mais força, pessoas e organização, é possível dizer que os camelôs possuem mais experiência de vida e expertise em seus trabalhos do que os artistas de rua. Estes que, em comparação com o tempo de existência dos camelôs no trem ativamente, ainda têm muito para amadurecer em muitas questões, e é possível chegar à conclusão de que apenas o tempo fará com que o movimento, e mais especificamente o “Arte no Vagão” amadureça como organização, sanando suas questões de administração de pessoas no coletivo e fora dele, assim como as normas que vão surgindo. Pois estas são voláteis, podendo se adaptar com o tempo à determinadas situações, e estas não serem de uma procedência tão “rígida” como muitos artistas de rua pensam ser.

Cabe aos camelôs também buscar formas de regularizar seus trabalhos juntamente com a Supervia, como foi tentado no passado, a fim de que tenham condições mais dignas de trabalho, sem perder os fatores mais importantes que um camelô necessita ter: respeito, carisma e perseverança. Foram traços que notei existentes neles, tanto entrevistando-os como também os observando. Esse tipo de trabalho é o sustento de várias famílias por várias gerações, além de uma cultura muito forte na cidade do Rio de Janeiro e no Brasil. Segundo pesquisas do IBGE em 2017, o número de trabalhadores informais representa um aumento de 37% de todas as ocupações nas principais cidades do Brasil em comparação com o ano de 2016.

Assim como também muitos artistas de rua sustentam famílias com o que ganham nos trens, proporcionando manifestações artísticas diversas dentro destes vagões, existe atualmente um abaixo assinado formulado pelo coletivo Arte no Vagão, para a validação do artista de rua como profissão, e a não repressão destes não só no trem, mas no metrô também, por exemplo.

De forma geral, o fato dessas duas ocupações se encaixarem no âmbito informal, jamais significaria que estas condições fariam com que seus trabalhos fossem desorganizados e totalmente livre de normas de convivência e logística, que poderiam afetar diretamente a relação entre essas esferas profissionais. É desejo de todos os que trabalham nestas áreas a regulamentação de suas profissões, em busca de melhores condições e em busca de, principalmente, respeito, e contra o status de marginalização que lhes foi imposto com o tempo.

REFERÊNCIAS

BECKER, Howard. **Outsiders: Estudos de sociologia do desvio**. Rio de Janeiro: Zahar. , 2008 [1963].

JORDÃO, Ana Paula F. Uma vida de andanças: **trabalho, precarização e os ambulantes dos trens da Região Metropolitana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: PUC – Rio, 2014

MAFRA, Patricia D. Camelôs Cariocas. In VELHO, Gilberto(org.) Rio de Janeiro: **Cultura, política e conflito**. Rio de Janeiro: Zahar, 2008

MEIRELLES, Paola. Trem do Samba: **Paisagem Sonora da Central do Brasil à Oswaldo Cruz**. Intercom – Manaus, 2013

PIRES, Lênin. Esculhamba, mas não esculacha! – **Uma etnografia dos usos urbanos dos trens da Central do Brasil**. Rio de Janeiro: Eduff, 2011

RIES, Maria Julia B.O. **Trabalho e informalidade a função social dos trabalhadores ambulantes no espaço urbano.** PUC – Rio, 2017

SILVA, Marília & MACIEL, Lygia. **Paulo da Portela traço de união entre duas culturas.** Rio de Janeiro: FUNARTE, 1979

___ **Informalidade aumenta e continua a reduzir o desemprego.** Disponível em <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/17508-informalidade-aumenta-e-continua-a-reduzir-o-desemprego.html>>

___ Agência de Notícias IBGE. **Trabalho informal faz desemprego cair.** Disponível em <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/pt/2012-agencia-de-noticias/noticias/16155-trabalho-informal-faz-desemprego-cair.html>>

___ **Arte no Vagão.** Disponível em <<https://www.facebook.com/artenovago/>>

Abaixo Assinado Arte no Vagão. Disponível em <<http://www.peticaopublica.com.br/pview.aspx?pi=BR103597>>

___ **Companhia de Engenharia de Transportes e Logística – CENTRAL.** Disponível em <<http://www.central.rj.gov.br/acentral.html>>

___ **Central do Brasil.** Disponível em <<http://www.supervia.com.br/pt-br/estacao/central-do-brasil>>

___ **Agente de segurança da Supervia é gravemente ferido por ambulantes.** Disponível em <<https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/agente-de-seguranca-da-supervia-e-gravemente-ferido-por-ambulantes.ghtml>>

___ **Trem do Samba.** Disponível em <https://www.facebook.com/pg/tremdosamba/about/?ref=page_internal>

___ **Mapa das linhas.** Disponível em <<http://www.supervia.com.br/pt-br/mapa-de-estacoes>>