



DIREITO À CIDADE

o caso dos camelôs na
"Nova Conde da Boa Vista", Recife/PE

FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

Camila Paz de Castro

DIREITO À CIDADE:

o caso dos camelôs na “Nova Conde da Boa Vista”, Recife/PE

Trabalho de conclusão de curso apresentado como exigência parcial para a Graduação no Curso de Arquitetura e Urbanismo, sob orientação da Profa. Dra. Ana Maria Filgueira Ramalho.

Recife

2021

Catálogo na fonte
Bibliotecário Ricardo Luiz Lopes CRB-4/2116

C355d Castro, Camila Paz de.
Direito à cidade: o caso dos camelôs na “Nova Conde da Boa Vista”, Recife/PE / Camila Paz de Castro. - Recife, 2021.
133 f. : il. color.

Orientador: Prof.^a Dr.^a Ana Maria Filgueira Ramalho.
Trabalho de Conclusão de Curso (Monografia – Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade Damas da Instrução Cristã, 2021.
Inclui bibliografia.

1. Camelô. 2. Direito à cidade. 3. Intervenções urbanas. I. Ramalho, Ana Maria Filgueira. II. Faculdade Damas da Instrução Cristã. III. Título.

72 CDU (22. ed.)

FADIC (2021.1-017)

FACULDADE DAMAS DA INSTRUÇÃO CRISTÃ
CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

CAMILA PAZ DE CASTRO

**DIREITO À CIDADE: o caso dos camelôs na “Nova Conde da Boa Vista”,
Recife/PE**

Trabalho de conclusão de curso como exigência parcial para graduação no curso de Arquitetura e Urbanismo, sob orientação da Profa. Dra. Ana Maria Filgueira Ramalho

Aprovado em 10 de junho de 2021

BANCA EXAMINADORA

Profa. Ana Maria Filgueira Ramalho
Orientadora /Faculdade Damas (FADIC)

Profa. Maria de Fátima Xavier do Monte Almeida
Primeira examinadora/Faculdade Damas (FADIC)

Profa. Winnie Emily Fellows
Segunda examinadora/Faculdade Damas (FADIC)

Recife

2021

AGRADECIMENTOS

Agradeço à minha família, de coração e de sangue, que me recarregou de amor e força para que eu conseguisse realizar essa pesquisa durante um período tão difícil em que uma doença assola o mundo, e leva tantas vidas. À Marina, obrigada por me apoiar com amor todos os dias. À minha mentora Ana Ramalho, obrigada por todas as trocas e ensinamentos, sem você este trabalho não seria possível! Também agradeço à professora Winnie, que com tanta doçura sempre mostra o caminho. Um agradecimento especial à Edvaldo, Ivan, Aluízio e a todos os camelôs que dispuseram um pouco do seu tempo para conversar comigo e que enriqueceram tanto este trabalho, foram conversas maravilhosas! E obrigada a todos que lutam e resistem por seu espaço nesse mundo, reivindicando seu lugar e revolucionando as estruturas!

Nós pensamos sempre na rua. Desde os mais tenros anos ela resume para o homem todos os ideais, os mais confusos, os mais antagônicos, os mais estranhos, desde a noção de liberdade e de difamação — idéias gerais — até a aspiração de dinheiro, de alegria e de amor, idéias particulares. Instintivamente, quando a criança começa a engatinhar, só tem um desejo: ir para a rua! [...] Sair só é a única preocupação das crianças até uma certa idade. Depois continua a sair só. E quando já para nós esse prazer se usou, a rua é a nossa própria existência. Nela se fazem negócios, nela se fala mal do próximo, nela mudam as idéias e as convicções, nela surgem as dores e os desgostos, nela o homem sente a maior emoção.

João do Rio

RESUMO

Este trabalho teve como objetivo analisar o Projeto “Nova Conde da Boa Vista” e suas propostas para os camelôs da avenida pela ótica do direito à cidade, adotando a hipótese de que o projeto nega esse direito aos camelôs. A pesquisa foi desenvolvida a partir da compreensão histórica da ocupação dos espaços públicos e da dinâmica do trabalho do camelô no Brasil, e em seguida, considerando o contexto atual, foram feitas reflexões acerca do direito à cidade, além da análise das políticas e intervenções urbanas relativas ao ordenamento do comércio de rua em Recife. Com os resultados da pesquisa, foi possível compreender que a hipótese adotada foi parcialmente atendida, pois, por um lado, a partir de reivindicações da categoria, foi possível contemplar uma parte dos camelôs da avenida - o que também destacou a importância das reivindicações populares pela participação nas tomadas de decisão e por seu direito a ocupar os espaços - mas por outro lado, negou para muitos outros, o seu direito à cidade.

Palavras-chave: Camelô. Direito à cidade. Intervenções urbanas.

ABSTRACT

This paper examines the Project “Nova Conde da Boa Vista” and its purposes for the street vendors who work on Conde da Boa Vista Avenue from the perspective of the right to the city, supporting the hypothesis that the project denies this right to street vendors. This research was developed from a historical comprehension of the occupation of public spaces and the street vendors’ work dynamics in Brazil, and following that, considering the current context, reflexions upon the right to the city were made, as well as an analysis of policies and urban interventions regarding street commerce planning in Recife. The results indicate that the supported hypothesis was partially met, since on the one hand, through the class’ reivindications, it was possible to attend the demands of part of the street vendors on the avenue - which also demonstrates the importance of popular reivindications through the participation in decision-making and through their right to occupy spaces - but on the other hand, they indicate that the right to the city was denied to several other street workers.

Keywords: Street vendor. Right to the city. Urban interventions.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	10
2	VENDEDORES DE RUA: OS CAMELÔS E AMBULANTES	16
2.1	História do comércio de rua	16
2.2	O comércio de rua na construção do Brasil: os negros de ganho	17
2.3	O comércio de rua no Brasil contemporâneo	22
2.4	Informalidade	29
3	O CAMELÔ E O DIREITO À CIDADE	34
3.1	O Direito à cidade	34
3.2	Camelôs na rua e o direito à cidade	39
3.3	Repressão e remoção dos camelôs nos espaços públicos	45
4	OS CAMELÔS DO CENTRO DA CIDADE DO RECIFE – PE	50
4.1	O centro do Recife e o comércio de rua	50
4.2	Ordenamento urbano e o comércio de rua: os camelódromos	57
5	E O CAMELÔ TEM DIREITO A TRABALHAR NA “NOVA CONDE DA BOA VISTA”?..	66
5.1	Breve histórico da Avenida Conde da Boa Vista	67
5.2	Avenida Conde da Boa Vista: palco de transformações	70
5.2.1	Ordenamento urbano <i>versus</i> o comércio de rua na Avenida Conde da Boa Vista	74
5.3	Projeto “Nova Conde da Boa Vista”	77
5.4	O Projeto “Nova Conde da Boa Vista” e o direito à cidade dos camelôs da avenida	83
5.4.1	O início do diálogo entre gestão pública e camelôs	84
5.4.2	Estudos de viabilidade para inclusão dos camelôs na Nova Conde da Boa Vista	87
5.4.3	Audiência pública: “A Situação do Comércio Informal na Avenida Conde da Boa Vista”	100
5.4.4	Implementação dos quiosques e os resultados do projeto colhidos	102
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS	115
	REFERÊNCIAS	119
	APÊNDICES	127
	ANEXO A – Comparativo entre pontos propostos para o comércio de rua pelo Projeto “Nova Conde da Boa Vista” e pelo workshop	134

1 INTRODUÇÃO



1 INTRODUÇÃO

Faz parte da memória e do imaginário do brasileiro comprar produtos de camelôs e ambulantes. Para qualquer idade, gosto, e bolso, produtos diversos são comercializados pelas ruas das cidades, desde o Brasil colônia, onde a escravidão nos espaços urbanos se expressava a partir da presença dos “negros de ganho” nas ruas, que perambulavam pela cidade oferecendo produtos e serviços, repassando o lucro para os seus patrões. Como afirma Durães (2013), a realidade brasileira se moldou com o comércio de rua enquanto “parte culturalmente constitutiva das próprias cidades”, e até hoje, a presença destes comerciantes – em sua grande maioria, negros - com suas bancas cheias de produtos coloridos, guarda-sóis e lonas dispostas ao alto, assim como os sons das suas vozes anunciando os produtos, se estabeleceram enquanto parte da paisagem das cidades brasileiras.

Mas essas cidades, desenvolvidas a partir do sistema capitalista, mostram-se extremamente segregadas territorial e socialmente, e apenas uma parcela da população é detentora dos poderes e dos direitos, enquanto grande parte vive em condições precárias, sem acesso aos direitos básicos. As cidades se tornam mercadoria, e o uso dos espaços fica em segundo plano. Os espaços são higienizados e ficam mais caros, o que mantém a desigualdade territorial e social. Contrapondo-se a este processo de segregação, expande-se o conceito de direito à cidade, que defende dentre outras coisas, que o espaço urbano se construa a partir dos desejos e necessidades da pluralidade de indivíduos que vivem a cidade, e assim, as múltiplas vivências sociais tenham espaço para existir, estabelecendo-se uma democracia urbana.

Os camelôs e ambulantes são contraventores dessa lógica segregadora das cidades, uma vez que ao montar as suas bancas nas calçadas, estão reivindicando seu direito à cidade e seu direito ao trabalho.

Decorrente de crises econômicas e da precarização do trabalho, há um crescimento do setor informal, e em consequência, há também um crescimento de comerciantes ocupando as ruas. Por vezes, essa concentração de camelôs e ambulantes causam problemas à mobilidade. Mas não há por parte da gestão pública, políticas de inclusão destes trabalhadores no espaço público, mas sim políticas repressoras que removem e apreendem as suas mercadorias, ou tentativas de contenção dessa ocupação em espaços designados, como é o caso dos *shoppings* populares. Mas os camelôs e ambulantes sempre acabam voltando pouco a pouco para o local de onde foram removidos, como que num ato de resistência para afirmar que eles têm direito a estar ali, quando não para mostrar que as políticas de remoção não vêm dando resultado.

A cidade do Recife, principalmente em sua extensa zona central, convive com a forte presença dos camelôs e ambulantes, e a Avenida Conde da Boa Vista, que é um dos corredores viários mais importantes na cidade, no decorrer dos anos tornou-se um ponto de concentração de camelôs. Este trabalho tem como objeto de estudo, os camelôs da avenida. E dentre as inúmeras tentativas das políticas públicas municipais em tentar conter o comércio de rua, surge o Projeto Nova Conde da Boa Vista, projeto de requalificação da via. O projeto em questão tinha como *slogan* a “humanização da via” – mas essa humanização especificou somente 40 pontos para mais de 300 camelôs e ambulantes que trabalhavam na avenida.

Na iminência da retirada de centenas de trabalhadores dos seus direitos ao trabalho e à cidade, os camelôs e ambulantes se articularam e iniciaram manifestações e ações coletivas para que a situação pudesse ser revertida. Juntamente ao mandato do vereador Ivan Moraes, o Sindicato dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Comércio Informal do Recife (SINTRACI) fizeram uma pesquisa censitária para coleta de dados sobre os camelôs, para que pudessem apresentar em dados a importância desse comércio para a economia, e um *workshop* – o qual a autora participou, e foi a partir dessa vivência que despertou a escolha para o tema desta pesquisa – para que a partir de estudos, comprovassem que cabiam mais pontos para comerciantes no projeto. Com os resultados dos estudos, foram feitas algumas audiências públicas para apresentar as soluções, e tentar chegar a consensos sobre a presença dos camelôs na Nova Conde da Boa Vista. Como resultado das reivindicações, o número de 40 comerciantes aumentou para 100, mas ainda estava muito aquém da quantidade de comerciantes que tiravam seu sustento da avenida, os quais teriam seu direito à cidade negado, uma vez que seriam removidos e proibidos de trabalhar ali. Com base neste contexto, esta pesquisa buscou responder a seguinte questão: Em que medida o Projeto “Nova Conde da Boa Vista” reconhece aos camelôs das suas calçadas o direito à cidade? Partiu-se da hipótese de que o Projeto “Nova Conde da Boa Vista” nega o direito à cidade dos camelôs, uma vez que por um lado, exclui grande parte destes trabalhadores da área, e por outro, propõe para os que serão contemplados, quiosques padronizados para que possam trabalhar.

Este trabalho teve como objetivo geral avaliar sob a ótica do direito à cidade o Projeto “Nova Conde da Boa Vista” e suas propostas previstas para os camelôs que trabalhavam na avenida. Como objetivos específicos, pesquisar o surgimento e a dinâmica do trabalho camelô no

Brasil, e suas formas de reprodução; pesquisar o conceito de direito à cidade e sua aplicação nos casos dos camelôs na cidade do Recife; conhecer o perfil socioeconômico e os equipamentos (bancas, gradis, fiteiros, etc.) utilizados pelos camelôs da Avenida Conde da Boa Vista anterior à requalificação; analisar os tipos de produtos comercializados pelos camelôs na avenida, com suas relevâncias e particularidades; analisar a legislação vigente para o comércio informal na cidade do Recife, e as políticas públicas executadas para a categoria; analisar o Projeto Nova Conde da Boa Vista com foco nas propostas para os camelôs; analisar as propostas realizadas em *workshop* para a realocação dos camelôs e o quiosque proposto.

Ressalta-se a relevância deste trabalho, tendo em vista que as políticas públicas voltadas para o comércio de rua na cidade do Recife têm sido experiências repressoras e falhas, que precisam ser estudadas e revistas, pois retiram de muitos trabalhadores seu direito a ocupar os espaços públicos sem lhes dar outras alternativas de qualidade, e que se faz necessário entender formas de acolher esses trabalhadores nas dinâmicas econômicas e urbanas, lhes assegurando direitos, e criando uma cidade mais democrática.

O método de abordagem utilizado foi o hipotético-dedutivo e como método de procedimentos, o estudo de caso. Quanto às técnicas de pesquisa, foram utilizadas: a pesquisa documental e bibliográfica, entrevistas com atores estratégicos, e observação em campo. Como apoio teórico, foram utilizados dois conceitos principais, o de **comércio de rua**, embasado nos autores Durães (2009; 2013), Brandão (2008) e Araújo (2014); e o de **direito à cidade** por Harvey (2014) e Lefebvre (1991).

O trabalho foi estruturado em seis capítulos. O primeiro correspondendo a esta introdução. O segundo capítulo aborda o surgimento da atividade camelô e ambulante, sua importância na construção do Brasil, e como ela se reproduz nos espaços urbanos na contemporaneidade, além da sua ligação com o setor informal de trabalho. O terceiro capítulo aborda o conceito do direito à cidade, e a sua relação com as formas de ocupação dos espaços públicos por parte dos camelôs e ambulantes, além das repressões que ocorrem decorrente a essas ocupações, que implicam numa negação do direito à cidade destes trabalhadores. O quarto capítulo apresenta a relação dos camelôs e ambulantes com a cidade do Recife, e quais as políticas públicas municipais que foram executadas para ordenamento e regulação da atividade. Chegando ao quinto capítulo, é apresentado um breve histórico da Avenida Conde da Boa Vista, em seguida as intervenções urbanas pelas quais a avenida passou no decorrer dos anos, chegando ao Projeto “Nova Conde da Boa Vista”, onde é feita uma análise da implementação do projeto e quais impactos foram gerados para os camelôs da avenida, para compreender se o projeto garantiu a estes trabalhadores o seu direito à cidade. Por fim, as considerações finais, onde se rediscute os conceitos abordados e a sua ligação com o caso estudado.

2 VENDEDORES DE RUA: OS CAMELÔS E AMBULANTES



2 VENDEDORES DE RUA: OS CAMELÔS E AMBULANTES

Neste capítulo é abordado o surgimento dos comerciantes de rua, também conhecidos como camelôs e ambulantes, e a sua participação na construção do Brasil, além da sua presença na realidade contemporânea brasileira, e de que forma este tipo de trabalho se estrutura no setor informal.

2.1 História do comércio de rua

O comércio é uma atividade baseada na troca de produtos. Mais conhecida como venda, esta atividade é antiga na história da humanidade, quando se trocavam produtos por outros objetos de interesse. Atualmente trocamos produtos e serviços por dinheiro.

O termo vendedor já era usado desde a Grécia Antiga, como relata Cobra (1986, apud VIEIRA, 2010). Até então, a cadeia do comércio se dava diretamente entre o produtor e o consumidor. Em meados da Idade Média surge a figura do vendedor ambulante. “Ambulante” pois levava consigo as mercadorias produzidas no campo para vender nos centros urbanos, em espaços públicos ou de porta em porta, assim como levava dos centros urbanos mercadorias para abastecer o campo (COBRA, 1986, apud VIEIRA, 2010). Com essa nova dinâmica de comércio, esses vendedores ambulantes precisaram inovar criando formas mais práticas e acessíveis para vender os seus produtos. A partir de então surgem as barracas, panos estendidos no chão onde eram expostas as mercadorias, carroças, e do encontro de vários destes vendedores em um só local, surgem as feiras e os mercados.

Com isso, novos espaços de encontro foram criados, muitas vezes de forma espontânea e não planejada. O surgimento das feiras e mercados na Idade Média trouxe mudanças para as cidades, não apenas na paisagem urbana, mas também no que diz respeito às relações sociais e culturais. De acordo com Freire (2010), o renascimento comercial ocorrido na Europa a partir do século XI, vindo com a retomada das relações comerciais entre o Ocidente com o Oriente e a Ásia fez com que pequenas vilas e burgos abrigassem ao seu redor verdadeiros mercados abertos. A autora aponta a importância dos vendedores na história da humanidade desde os primeiros estágios da evolução urbana, visto que o comércio ocupou parte fundamental na organização das cidades. Brandão (2008, p.18) expõe que "na estruturação das cidades, os espaços de comércio vão estar situados como pontos centrais ou distribuídos nas vias de comunicação, desde os primeiros tempos até os dias de hoje". Ou seja, nas zonas centrais das cidades sempre encontraremos o comércio, seja ele nas ruas e calçadas ou em pontos físicos formalizados, competindo atenção da numerosa população que passa pelas ruas dos centros todos os dias.

2.2 O comércio de rua na construção do Brasil: os negros de ganho

Na história do Brasil, as cidades se desenvolvem com a forte presença do comércio de rua. Desde a época da chegada dos portugueses no século XV já existiram formatos de trabalhadores de rua, como os carregadores de mercadorias vindos dos navios e os comerciantes que traziam bens estrangeiros para o país, ou que levavam para Portugal novidades encontradas no local (DURÃES, 2009).

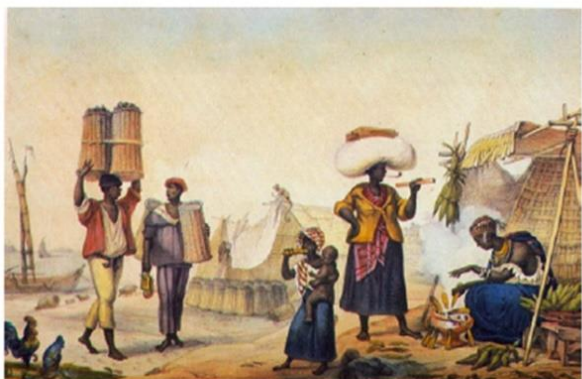


Figura 1 - Pintura de Henry Chamberlain, de 1822: “A Market Stall”.

Fonte: Brasiliana Iconográfica, 2018.

Porém, a existência desses vendedores de rua se intensificou durante o século XIX, sendo um grupo constituído por pessoas que tinham diversas idades e gêneros, e que trabalhavam com comércio em tempo integral ou parcial. Além de alguns brancos pobres, a grande maioria eram negros escravizados, que foram chamados de “negros de ganho”. Passavam o dia vendendo produtos e serviços nas ruas e praças garantindo lucro para seus senhores, conforme ilustra a Figura 1 - dentre esses senhores, alguns negros alforriados (EQUIPE..., 2018).

Artistas como o francês Jean-Baptiste Debret (1768-1848), que viveu no Brasil entre 1816 e 1831, retrataram em suas pinturas - a realidade dos espaços urbanos brasileiros nesse período, onde as ruas eram tomadas por esses trabalhadores que ofereciam uma gama diversa de produtos como doces, bolos, refrescos; e serviços como de pintores, pedreiros, engraxates, barbeiros, dentre outros (Figuras 2 a 4).



Figuras 2 a 4 - Pinturas de Debret: vendedores de milho, carvão, cestos, angu, doces, e refrescos.
Fonte: Brandão, 2008.

Objetos utilizados pelos ambulantes da época se tornaram itens de referência até os dias de hoje, como os cestos, inicialmente feitos de taquara verde e cipó, que suportados sob as cabeças dos negros ambulantes, transportavam diversos objetos, e ainda hoje são utilizados nas feiras e nas praias pelos ambulantes contemporâneos (BRANDÃO, 2008). A realidade brasileira se constrói com o comércio de rua enquanto “parte culturalmente constitutiva das próprias cidades” (DURÃES, 2013, p. 3).

Verdureiros, quitadeiras, vendedores de carnes, miúdos, aves, queijos, linguiças, peixes, leite, entre tantos outros produtos, participavam ativamente no abastecimento de alimentos, constituindo, ao lado dos mercados, vendas e armazéns, um importante elo entre os agricultores no campo e os consumidores na cidade. Consigo levavam sons, cores, sabores e aromas que ajudavam a movimentar e temperar o dia a dia. Circulando por todos os cantos, conhecendo muito bem a geografia da cidade, os ambulantes eram os verdadeiros “donos das ruas”. Tanta mobilidade e liberdade preocupavam as autoridades municipais que tentavam controlar sua atividade. Para exercerem seu ofício deviam pagar uma licença anual. Estavam sujeitos às normas estabelecidas nas Posturas Municipais e eram acompanhados de perto pelo fiscal, não raro, pela polícia (MARTINS, 2009, p. 60).

O comércio ambulante trazia para os negros de ganho certa liberdade e autonomia, já que não estavam sob a constante ameaça dos olhares dos feitores, algo pouco conhecido pelos escravizados que trabalhavam nas fazendas e engenhos. Martins (2009) pontua que a escravidão no ambiente urbano ganhou um caráter mais flexível, e o fato de que os escravos passavam grande parte de seu tempo fora da casa e da vigilância de seu senhor, ou mesmo em alguns casos, tendo permissão para morarem sozinhos - com a obrigação de levar certa quantia em dinheiro para seu senhor ou senhora - permitiu novos arranjos na relação senhor-escravo e acabou tornando-se uma mediação para o trabalho livre e também para a ideia do negro enquanto um trabalhador livre. Na segunda metade do Século XIX o governo português toma algumas medidas para a flexibilização da escravidão, e cria uma lei que estabelecia que:

(...) depois de dez anos de serviço, todo o escravo que possa oferecer ao seu senhor a importância equivalente ao preço de sua aquisição pode, mediante um requerimento entregue a aprovação do soberano, forçar seu amo a vender-lhe um certificado de alforria (DEBRET, 1989, apud BRANDÃO, 2008, p. 30).

Como bem afirma Jacino (2006), ao mesmo passo que o Império tenha criado legislação para flexibilizar a escravidão, essa mesma legislação não assegurava direitos aos negros, e com isso se manteve firme o abismo social e racial estabelecido pela escravidão. A partir de estudos da legislação brasileira do século XIX, o autor cita leis como a Lei Eusébio de Queiroz, que proibiu o tráfico negreiro, mas que não deu aos negros que viviam no Brasil o mesmo “status” social dos brancos, criando a figura quase que folclórica do “africano livre”; ou como a Lei de Terras que permitia se tomar posse de terra onde se praticasse cultura de subsistência – mas só se enquadrava para brancos. Negros alforriados ou libertos não eram assistidos por esta lei. As leis Rio Branco (mais conhecida como Lei do Ventre Livre) e Saraiva/Cotegipe (Lei dos Sexagenários) não reconheciam algum direito aos ex-escravizados, que se viam livres mas completamente lesados financeiramente, psicologicamente e fisicamente, e como consequência destas leis,

cresce a desagregação familiar negra e o número de crianças e idosos moradores de rua (JACINO, 2006).

Esta numerosa população de pessoas, que antes estavam sob responsabilidade de “entes privados” - no caso, seus antigos “proprietários” – agora precisavam de proteção do Estado, que se via obrigado a conceder-lhes direitos de cidadão para que fossem absorvidos pela sociedade e pelo mercado de trabalho (JACINO, 2006). Porém, a elite racista da época não queria o fim da escravidão, uma vez que ela possuía essa mão-de-obra antes escrava e que a partir de então estava livre, e precisava ser assalariada. Então, para a elite, que tinha certo poder de decisão sobre o governo, esses negros não podiam ser inseridos no mercado de trabalho, nem dotados de direitos enquanto cidadãos. A partir disso, a população negra se vê liberta, mas sem muitos direitos e, sendo colocada à margem da sociedade, acaba recorrendo novamente ao comércio ambulante como atividade. E após o fim da escravidão e início do XX, na rua não significou mera fonte de escolhas individuais dos/as trabalhadores/as. Na verdade, representou muito mais a única forma de sobrevivência possível diante de um contexto social excludente e ameaçador como era na época o mundo escravista e das oligarquias rurais do início do século XX (DURÃES, 2009). Este fato embasa a situação que se estende aos dias atuais: “mão de obra excedente procurando no mercado de rua a sua opção de ganho” (BRANDÃO, 2008, p. 31)

Com isso, podemos concluir que o processo de transição do trabalho escravo para o trabalho livre se deu de forma que excluiu o negro do mercado de trabalho, a partir da concepção de que esta mão-de-obra somente servia para mão de obra escrava, e não assalariada. Pode-se afirmar também que este “projeto” de marginalização do negro pela elite branca foi efetivado e é fator estruturante na sociedade brasileira, uma vez que a mão-de-obra negra continua desvalorizada e barata devido à baixa escolaridade e baixa qualificação – fator positivo e lucrativo para

os detentores do capital - e a população negra, que é parte significativa na população do Brasil¹ se mantém até hoje, em grande maioria, em trabalhos precarizados e encontra no trabalho informal, como o comércio de rua, uma fonte de renda e autonomia.

2.3 O comércio de rua no Brasil contemporâneo

No Brasil, a imagem do camelô e do ambulante já faz parte da paisagem urbana. Barracas de acessórios para eletrônicos, carrinhos de lanches, fiteiros, a pipoca e a água nos semáforos, dentre outros tipos diversos que podemos listar, estão presentes no nosso cotidiano e durante nossos percursos pelas cidades. Podemos dizer que estes comerciantes são vendedores de comodidades, pois eles sempre aparecem em momentos oportunos com algum item que se faz necessário, como uma água gelada para matar nossa sede num dia de sol quente (**Figura 5**). E se, logo em seguida começar a chover, eles surgem vendendo capas e guarda-chuvas para os que saíram de casa despreparados.



Figura 5 - Ambulantes vendendo diversos produtos para motoristas no trânsito em Recife – PE.
Fonte: Guga Matos, JC Imagem, 2018.

¹ Dados do IBGE mostram que 54% da população brasileira se constitui de pessoas autodeclaradas negras e pardas.

Presente em praticamente todas as cidades brasileiras, o comércio de rua se manifesta de inúmeras maneiras. Camelôs, ambulantes, dentre outras terminologias usadas pelos brasileiros para se referir a esses vendedores urbanos, utilizam as ruas de formas diversas, e com criatividade, se apropriam dos espaços públicos para gerar renda para si e para suas famílias, encarando situações das mais diversas, como roubos, assaltos, brigas, sol, chuva, repressão policial e repressão dos agentes de fiscalização municipal somado ao risco de terem suas mercadorias apreendidas.

Para iniciar atividade, esses comerciantes não necessitam de fazer grandes investimentos e nem necessitam de qualificação profissional específica, e se comparado ao trabalho formal, praticamente não existem barreiras de acesso para começar a trabalhar (DURÃES, 2013). Os produtos comercializados são dos mais diversos (**Figura 6**), como alimentos (lanches, milho, sorvete, doces, frutas), acessórios (bijuterias, bolsas, artefatos para o lar), cosméticos, eletrônicos, roupas, dentre outros.



Figura 6 – Diversidade de produtos oferecidos pelos camelôs.

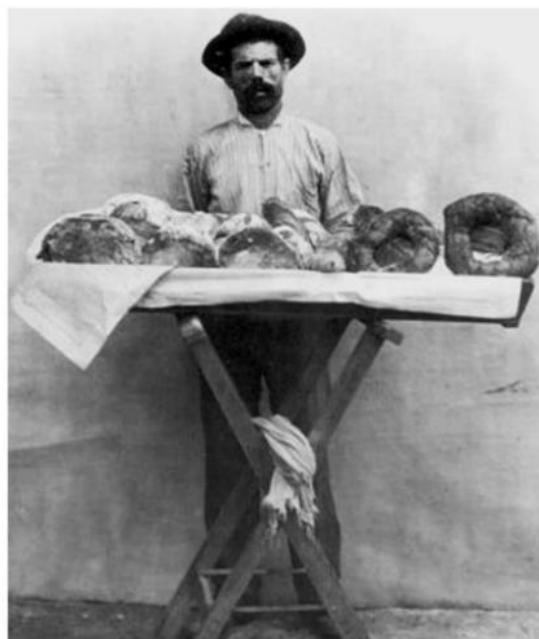
Fonte: Projeto Camelô, 2012.

Além da diversidade dos produtos, a mobilidade é um ponto chave para alguns deles, como os ambulantes, que percorrem as ruas da cidade com seus equipamentos e mercadorias atrás de clientela.

Essa diversidade de mercadorias de procedências distintas opera muitas vezes, em redes de importação, como as lojas de produtos chineses e produtos do Paraguai, como afirma Araújo (2012). No comércio de rua também pode-se observar uma forma de comercialização onde a relação produtor e consumidor acontece de forma direta, e o preço do produto é repassado sem o processo de especulação usual, sem taxas, impostos ou licenças a pagar (CLEPS, 2009), e por isso, os produtos comercializados pelos camelôs tendem a ser mais baratos.

Produto de camelô se tornou sinônimo de produto falsificado, sem procedência. Possivelmente, esse sentido pejorativo dado à palavra camelô esteja na própria origem do termo. Surgido nas ruas da França do século XII, a palavra *camelot* era utilizada para se referir a um tipo de tecido rústico e felpudo feito com pêlo de camelo, que vinha importado de países do norte da África e do Oriente Médio. Esse tecido era vendido pelas ruas de Paris por comerciantes que acabaram sendo denominados pelo nome do produto que vendiam, porém, muitas vezes esse tecido de pêlo de camelo era substituído por uma imitação barata com pêlo de cabra. Daí o termo se tornou sinônimo de mercadorias falsificadas, sem acabamento, e sem procedência, e da França chegou ao Brasil, no início do Século XX, onde se mantém com o mesmo sentido até hoje (REDAÇÃO..., 2018).

Sobre os equipamentos utilizados por esses comerciantes, podemos listar uma infinidade de itens, e podemos inclusive encontrar grandes soluções com materiais baratos ou inusitados. Marc Ferrez, fotógrafo brasileiro, fez em 1895 uma série de fotografias intitulada “Vendedores ambulantes no Rio” que mostram alguns ambulantes no início do século XX (Figuras 7 a 11).



Figuras 7 a 11 - Vendedores ambulantes fotografados por Marc Ferrez.

Fonte: Brasil com S, 2014.

De acordo com Brandão (2008), essas fotografias retratam os processos de sobrevivência com soluções alternativas desses trabalhadores e o enraizamento cultural das mesmas, uma vez que muitos dos produtos das fotografias de Ferrez continuam sendo comercializados da mesma maneira até hoje (Figura 12).



Figura 12 - Vendedor de salgados no séc. XXI e vendedor de doces no séc. XIX.

Fonte: O Globo, 2014.

A partir das fotografias de Ferrez, Brandão (2008) classificou o comércio de rua em formatos que continuam atuais:

- Os que necessitam de pouco ou quase nada para sua atividade, utilizando apenas uma vara ou um cesto, ou somente o produto, como o vendedor de vassouras, o vendedor de amendoim (**Figura 13**), as quitandeiras;
- Os que necessitam de um equipamento, como os vendedores de alimentos com suas carroças e bancas como o vendedor de espetinho (**Figura 14**), os vendedores de acessórios para celular com seus gradis (**Figura 16**), os camelôs que montam uma barraca, dentre outros;
- E aqueles que exercem sua atividade num ponto físico fixo – os quiosques (hoje também conhecidos como fiteiros (**Figura 15**), que vendiam de tudo (e continuam vendendo), desde café até jogo do bicho, e que estabelecem a forma do comércio ambulante de forma mais definitiva no espaço público.

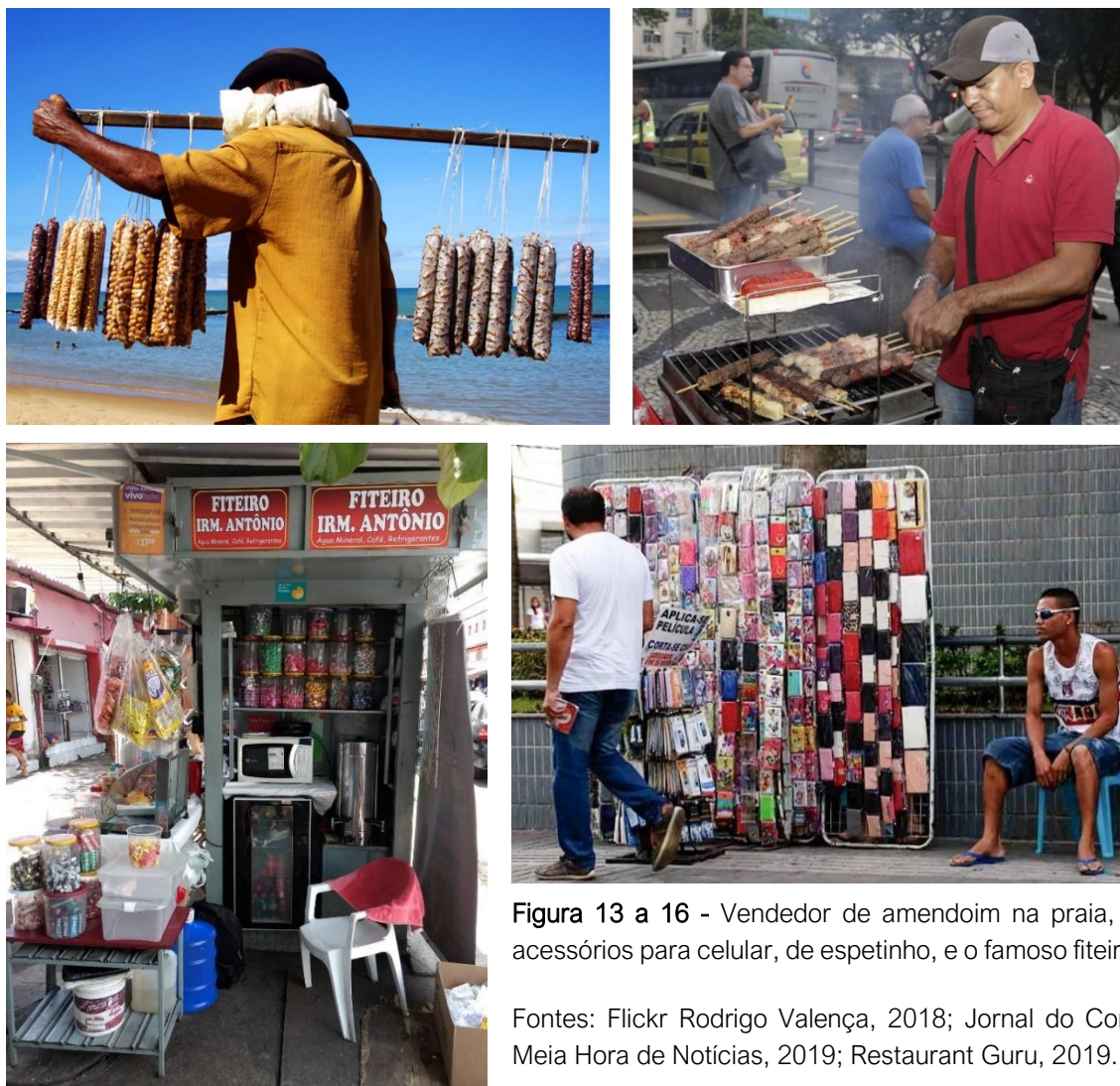


Figura 13 a 16 - Vendedor de amendoim na praia, vendedor de acessórios para celular, de espetinho, e o famoso fiteiro na calçada.

Fontes: Flickr Rodrigo Valença, 2018; Jornal do Comércio, 2015; Meia Hora de Notícias, 2019; Restaurant Guru, 2019.

Porém, se o comércio é denominado ambulante, uma venda em um ponto fixo pode ser contraditória. Todavia, como explicita Brandão (2008), este termo já se consolidou para o comerciante de rua, pois explicita a capacidade de se locomover em busca de novos pontos com mais clientes, mesmo que em algum momento, ele se estabeleça em algum local específico na cidade. Também há certa confusão entre os termos camelô e ambulante, que acabam sendo utilizados com o mesmo significado, mas existem alguns conceitos que diferem os dois. Bertolucci (2003), diz que os camelôs são os que trabalham em ponto fixo, em barracas de boa qualidade e, geralmente, com autorização oficial para se estabelecerem nesses pontos. Já os ambulantes não apresentam um lugar fixo e suas mercadorias são mais baratas se comparadas as dos camelôs.

Outro conceito é o de Cleps (2003, apud KITAMURA 2007, p. 22), que não distingue os termos, mas divide o comércio ambulante em três grupos: a) fixos - que se encontram em áreas estratégicas de grande movimentação (**Figura 17**); b) periódicos - que se instalam nos finais de semana e feriados e c) ocasionais - que aparecem em torno dos comércios formais, em festas comemorativas ou outros eventos que atraíam um grande público (**Figura 18**). Já para Montessoro (2006) os camelôs são os que já trabalham em pontos estratégicos, como bancas nas ruas ou em camelódromos, e os ambulantes são os que precisam se locomover para vender seus produtos.



Figura 17 – Camelôs na Avenida Paulista, em São Paulo – SP.
Fonte: Veja SP, 2016.



Figura 18 – Camelôs vendendo cerveja no carnaval de Salvador – BA.
Fonte: Política Livre, 2021.

Os conceitos se fundem, e podem ser aplicados de diversas formas. Muitos ambulantes podem ser considerados camelôs em certas circunstâncias, como por exemplo, o homem que vende doces em tabuleiros, que pára com facilidade em diversos locais da cidade e monta seu tabuleiro para vender seus produtos. A lógica desses vendedores se dá pela capacidade de se locomover pelos espaços públicos, em busca de consumidores. Mas o camelô, assim que encontra um local que lhe traga essa clientela, acaba por tornar esse local um ponto fixo, seja em bancas fixas ou desmontáveis.

Dentro de toda essa multiplicidade de formatos que o comércio de rua se manifesta, pensar neste tipo de trabalho na sociedade brasileira é atentar para formas e modos de trabalhar peculiares. Como afirma Durães (2013), é uma forma de trabalho que, mesmo que conectada com a lógica geral do sistema capitalista, principalmente no que diz respeito à circulação de mercadorias, se mantém na contramão a esse sistema, criando formas e relações de trabalho peculiares que reinventam o modelo formal. A lógica do comércio de rua está basicamente na manutenção da renda para consumo individual e familiar (CACCIAMALI, 2000, apud. SILVA, 2018, p. 2), requer baixa capitalização, e não prevê planejamentos regulares de ações e realizações de balanços de receitas *versus* pagamentos (DURÃES, 2013). Além disso, o comércio ambulante não está regulamentado como emprego formal na maioria das vezes (SILVA, 2018), sendo inserido no setor informal de trabalho, assunto que será abordado no item a seguir.

2.4 Informalidade

O camelô é comumente associado ao trabalho informal ou autônomo. Costuma-se confundir a informalidade com o trabalho autônomo (conta-própria), mas como afirmam Santiago e Vasconcelos (2017, apud JUNIOR, 2019, p. 9) nem todo trabalhador por conta própria é informal.

O “conta-própria” é uma categoria que inclui profissionais autônomos (que não trabalham para outra empresa ou pessoa), como advogados, dentistas, prestadores de serviço, microempreendedores e pequenos comerciantes, como os camelôs e ambulantes. Uma vez que a formalidade é entendida por arranjos formais, os trabalhadores conta-própria que possuem Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ), contribuem para a Previdência Social e têm seus impostos recolhidos não podem ser definidos como trabalhadores informais. Porém, dentro de toda heterogeneidade que o comércio de rua se apresenta, sua grande maioria está na informalidade, uma vez que a renda mensal de muitos desses trabalhadores autônomos não é suficiente para gastos terceiros advindos destes arranjos formais. O fato de não existir uma regulação específica para a atividade na maioria das cidades, também é um fato que caracteriza o comércio de rua enquanto trabalho informal.

O conceito de informalidade surge pela primeira vez após relatório feito pela Organização Internacional do Trabalho (OIT) na década de 70, em estudos sobre trabalho em países africanos. Inicialmente o trabalho informal era visto como arcaico e era caracterizado como sendo de base familiar, onde não havia separação entre o empreendedor e o produtor (DURÃES, 2009). O conceito de informalidade pela OIT, que foi muito difundido pela América Latina, limita a visão sobre a complexidade que existe no setor informal, sua estruturação não é tão simples assim.

Realidade em muitos países como no Brasil, o setor informal tem uma natureza complexa e abrangente, ou como denomina Lautier (2004, apud DURÃES, 2013, p.15), “multiforme”. O setor informal tem sido interpretado de forma geral como um conjunto de atividades, de trabalhos e de rendas realizadas que desconsideram os procedimentos usuais para se criar contratos formais de trabalho, ou como De Soto (1987, apud PAMPLONA, 2004, p. 310) conceitua, "um conjunto de atividades econômicas não-registradas, não-declaradas ao Estado, extralegais, porém socialmente lícitas".

Em países subdesenvolvidos, onde o mercado informal tem consideráveis índices, é uma constante ver empregadores criando estruturas de trabalho alternativas, com contratos trabalhistas não formais, e geralmente, sem benefícios previstos em legislação. Essa necessidade que as empresas capitalistas possuem de baratear custos para continuar se mantendo em atividade, as conduz a processos de flexibilizações, terceirizações, subcontratações, e em consequência, se cria uma precarização da estrutura de trabalho. (DURÃES, 2013) Para Oliveira (2018), esse drible constante nas soluções formais transforma a informalidade numa realidade generalizada, se torna um “predicado dos dominados”. Como ele afirma, “o trabalho informal se tornou estrutural no capitalismo brasileiro” (OLIVEIRA, 2018, p.144).

É importante entender que a informalidade por vezes se integra à formalidade, e então, a linha divisória do mundo formal para o informal se mostra bastante tênue, em alguns casos até invisível, como na contratação de trabalhadores informais por empresas formais (terceirização etc.) (DURÃES, 2013). Outro exemplo dessa mútua estimulação entre mercado formal e informal são os camelôs, uma vez que estes comercializam e circulam mercadorias produzidas pelo setor formal e as revendem nas ruas, atuando como um “trabalhador gratuito” (DURÃES, 2009), que circula essa mercadoria, faz o marketing boca-a-boca, e com a renda adquirida, compra mais mercadoria para revender novamente nas ruas, movimentando assim o capital industrial, estimulando a economia e os setores formais.

Nas últimas décadas houve considerável crescimento do setor informal no Brasil, e é evidente que não é um fenômeno transitório. Para Durães (2013), a informalidade se constrói sobre as mudanças na realidade econômica e social nas quais as pessoas estão inseridas, e a partir disso, se formam novas adequações para as relações e dinâmicas de trabalho. Cleps (2009, p. 329) afirma que o comércio informal “é uma reação aos limites da urbanização, da mundialização econômica e das novas formas

de se produzir.” Então, diante da falta de empregos com carteira assinada, baixos salários oferecidos pelo setor formal, além da retirada de direitos imposta desde a aprovação da reforma trabalhista no governo de Michel Temer em 2017, associado aos aspectos culturais de trabalho no Brasil, ser camelô surge como uma possível alternativa de fonte de renda em momentos de crise econômica - como a que se instaurou a partir da pandemia do Coronavírus em 2020.

Durães (2013) fala sobre a importância da vivência em trabalhos de rua como crescimento pessoal, uma vez que esta possibilita construir novos saberes técnicos (fornecimento, venda), afetivos e políticos com outros trabalhadores, e com sindicatos da categoria. Em contrapartida, ao mesmo tempo que o comércio de rua oferece a esses trabalhadores novos laços afetivos, construção e fortalecimento de identidades, autonomia e renda, essa prática se localiza num lugar de incertezas. Muitas vezes, esses sujeitos não conseguem planejar suas carreiras e vidas, devido a longas jornadas de trabalho, baixo rendimento, somado à falta de acesso à educação de qualidade, falta de capacitação profissional, e falta de outros apoios sociais necessários a uma vida com melhores inserções sociais (DURÃES, 2013).

Porém, como destaca Costa (1989, apud SALVITTI et al., 1999), o comércio ambulante não tem só criado portas de escape ao desemprego e a outros desequilíbrios socioeconômicos, como também se torna um desenvolvedor de economias paralelas, cumprindo funções importantes na produção da cidade, e, por parte do poder público, considerar esse aspecto se torna extremamente necessário para exercer políticas públicas de intervenção ao comércio de rua que sejam efetivas no quesito desenvolvimento social, uma vez que as políticas públicas criadas geralmente tendem a ser repressivas. Diante de tais questões e reflexões, é latente a necessidade de se pensar políticas urbanas que considerem a importância da presença do comércio de rua nas cidades e seu direito à cidade.

3

O CAMELÔS E O DIREITO À CIDADE



3 O CAMELÔ E O DIREITO À CIDADE

Neste capítulo se discute o conceito do Direito à Cidade, ideia trazida por Lefebvre sobre o uso da cidade enquanto lugar de transformações, numa cidade ideal na qual o cidadão possa ter poder sobre o espaço que ocupa. Se aborda as formas que os camelôs utilizam os espaços públicos como local de trabalho, e as repressões que ocorrem decorrente ao uso desses espaços, o que pode implicar uma forma de negação do direito à cidade destas pessoas.

3.1 O Direito à cidade

O uso da cidade revela necessidades, desejos e temores da sociedade, e esse uso nem sempre será previsível, uma vez que a cidade sempre estará sujeita a transformações, e assim, se torna palco para novos usos, novos hábitos, palco de revoluções.

A partir disso, entendemos que é primordial que o cidadão tenha o poder de ser um agente de transformações, tenha direito sobre a sua cidade. Todavia, o processo de urbanização que se deu a partir da lógica capitalista limitou e continua limitando uma vida fluida e livre nas cidades que hoje, tomadas por viadutos, avenidas, muros e prédios, têm seus territórios extremamente segregados, funcionando em uma hierarquia territorial ditada pela acumulação de capital. Essa limitação de acesso à cidade acaba tolhendo a espontaneidade humana, tira do cidadão o poder de viver a cidade, dificulta o acesso aos direitos básicos e reprime por muitas vezes, a cultura e a sociabilidade.

Para entender melhor as dinâmicas de desenvolvimento dos espaços urbanos ao longo do tempo, Lefebvre (1968) traz o conceito de valor de uso e valor de troca das cidades. Anterior ao início do capitalismo, a

cidade tinha seu valor de uso sobreposto ao seu valor de troca. As classes ricas investiam seu dinheiro no valor de uso das cidades, na vida urbana: festas, embelezamentos, palácios, edificações, cultura e arte; e tal investimento não tinha como objetivo o lucro, mas sim o prestígio, o *status* perante a sociedade. Este investimento evocava um sentimento de pertencimento à cidade (LEFEBVRE, 1968, apud LAHORGE, 2002).

A partir do início da industrialização, que tem como força motora a produção de mercadorias para gerar lucro, os espaços são transformados também em mercadoria. Podemos pensar na lógica de venda capitalista a fim de clarear um pouco o conceito de valores. Para se comercializar algum produto, o vendedor precisa estipular o valor de troca dessa mercadoria - seu valor de mercado. Porém, para que o consumidor queira investir o valor estipulado por aquela mercadoria, ela antes precisa ter um valor de uso, precisa ter alguma “utilidade”, alguma lógica que valha o capital gasto naquilo pelo consumidor. Então, a indústria cria novas necessidades para estimular o consumo, e com isso, expandir o capitalismo. Em decorrência desse novo sistema, as cidades perdem seu valor de uso em detrimento do valor de troca, e começam a caracterizar-se como cidades-mercadoria, sendo o consumo do espaço a principal característica da produção da cidade, tornando a cidade acessível somente para quem pode pagar (LEFEBVRE, 1968, apud SILVA, 2014). A urbanização está completamente ligada ao desenvolvimento do capitalismo, uma vez que as cidades hoje se formam a partir da concentração social e geográfica do excedente de produção (HARVEY, 2014).

Harvey também fala da cidade enquanto lugar de contradições. A abundância e a carência ocupam os mesmos espaços, de forma que a ostentação da riqueza de poucos invisibiliza a miséria de muitos. O Brasil é um exemplo desta contradição, como reflete Maricato (2003), uma vez que a urbanização brasileira se modernizou acima de atrasos, ou como afirma Oliveira (2003), se desenvolveu por um sistema econômico que

funcionaliza o atraso como gerador de lucro. Vemos cidades marcadas por traços dos períodos colonial e imperial, onde ainda se vê a presença do coronelismo, de marcação de terras, concentração de renda e poder, e aplicação arbitrária da lei (MARICATO, 2003). Oligarquias que existem a séculos continuam proprietárias de terras onde serão construídos novos empreendimentos imobiliários “modernos”. Além de termos cidades vivendo sob crises representativas nos espaços de poder, o que desencadeia em crises representativas nas cidades, uma vez que quem tem domínio sobre a cidade não representa a maioria da população.

Nos bairros nobres se concentram os investimentos, os equipamentos urbanos, calçadas arborizadas, uma vida urbana “saudável” – em contrapartida, esse solo fica cada vez mais caro, a higienização dos bairros coloca o tapete para que a especulação imobiliária chegue. E assim, grande parte da população, que não dispõe de recursos, continua vivendo em áreas marginalizadas, em habitações precárias, longe dos equipamentos públicos, e tendo que fazer grandes deslocamentos até o local de trabalho. Para Harvey (2014), é nesta sociedade que as noções de direitos humanos são colocadas em segundo plano, uma vez que estimular a propriedade privada se torna extremamente lucrativo para os poucos detentores de poder. Outro fator lucrativo para a propriedade privada é a estimulação do ser individual, o qual tende a se fechar em seu apartamento rodeado de muros, e a andar sozinho dentro do seu carro, sem contato com a dinâmica espontânea e plural das ruas, muitas vezes pelo estigma de que a rua é perigosa, e assim, fica um ser reativo às diferentes formas de ser e viver a cidade.

Como forma de mudar este panorama, Jacobs (2009, apud RAMOS, 2019) afirma a necessidade dessa vida social nas ruas, uma vez que pessoas nas ruas atraem mais pessoas, as quais precisam de estímulos que possam ser observados, para que despertem seu interesse.

Uma rua com pessoas transitando ininterruptamente nas calçadas, realizando atividades diversas e mantendo inconscientemente a vigilância local, é uma rua que estabelece confiança (JACOBS, 2009, apud RAMOS, 2019, p. 6), e no conceito de Gehl (2013), é uma cidade viva. Porém, esse conceito é relativo, uma rua estreita e lotada pode criar a imagem de uma cidade viva e animada, mas a falta de espaço para circulação pode tornar a experiência de caminhar desagradável ao pedestre. O que importa é que o espaço da cidade seja convidativo e popular, onde as atividades sociais e de lazer estejam combinadas, deixando espaço para a necessária circulação de pedestres e tráfego. Assim, quem caminha consegue interagir com o espaço.

Segundo Lefebvre (2001, apud WEHMANN e LIMA, 2019), o abandono do que ele chama de *Festa Urbana*, ou seja, o uso dos espaços públicos sem outra finalidade que o prazer, origina a crise urbana. Esta cidade que reprime a festa aliena o homem, tal como a rotina do trabalho, que tira sua consciência e autonomia, o sucumbindo-o a uma vida mecânica, “em espaços funcionalmente setorizados, pragmaticamente distribuídos e feios” (WEHMANN e LIMA, 2019, p. 6). As ruas hoje são somente vias de acesso a outros lugares, e a vida que acontece no entremeio destas passagens, acaba se perdendo. As pessoas não conversam, não se enxergam, não trocam experiências e alegrias. Quão agradável é passear pela cidade e enxergar nas sutilezas, que os espaços estão sendo utilizados para vivências diversas: os amigos aposentados jogando dominó na praça, a mãe passeando com a criança, a conversa jogada fora enquanto toma um café com o dono do fiteiro na esquina. Conhecer as pessoas que vivem no seu bairro, na sua rua. A cidade tem muito a oferecer além das funções práticas.

A partir desta perspectiva, Lefebvre surge em 1969 com o conceito de “direito à cidade”, defendendo o valor de uso dos espaços urbanos independentemente dos processos de desenvolvimento e do valor de troca que se impõe sobre os lugares.

A ideia do direito à cidade surge de ruas, bairros, cidades doentes que pedem socorro, necessitadas de que se imagine e reconstitua um tipo novo de cidade, na contramão do caos desenfreado ocasionado pelo capitalismo (HARVEY, 2014). Porém, esse direito não está somente relacionado ao acesso de indivíduos ou grupos à recursos que a cidade oferece, mas também ao direito de participar da gestão dos espaços de forma que eles se moldem aos desejos e necessidades dos cidadãos. Para Harvey (2014), o tipo de cidade que queremos está totalmente ligado à que tipo de pessoas queremos ser e que tipo de relações sociais queremos construir, uma vez que a cidade é um reflexo de quem nela habita. A cidade se constrói com o nosso cotidiano, conferimos sentido e valor a ela a partir de nossas vidas, nossas trajetórias pelos espaços. E a partir de uma mudança no cenário urbano, podemos mudar a nós mesmos.

Uma vez que a cidade vive em disputa de territórios, como Harvey (2014) aponta, reivindicar o direito à cidade é um direito de todos que a vivem, inclusive dos donos do capital. Citando *O Capital* de Marx, Harvey (2014, p. 20) nos lembra que “entre direitos iguais, o que decide é a força”. Sabemos que a força do capital é soberana. Por isso, só é possível mudar as estruturas dos processos de urbanização a partir de ações coletivas, pois uma voz que ecoa de várias bocas tem muito mais força. E como afirma Low (2017), os espaços públicos urbanos são lugares possíveis para mobilizar grande número de pessoas contra a ordem de coisas existentes e, no caso de pessoas e grupos tidos enquanto minoria, conseguir essa voz que os “outros” dos grupos dominantes podem ouvir. Todavia, como afirma Ribeiro (1995, apud LIMA, 2017), no Brasil, os governos não se ocupam efetivamente da educação e da sanidade da população. Na realidade, há um movimento proposital de “deseducação” da população, uma vez que a educação é o caminho para a consciência de classe e consciência de direitos do povo enquanto cidadão (LIMA, 2017), o que destruiria a estrutura atual da sociedade.

O comércio de rua possui papel intrínseco à existência das cidades, afinal, é nos espaços públicos que estes indivíduos criam suas trajetórias sociais e econômicas. A diversidade presente neste espaço propicia maior demanda de produtos e serviços, que contribuem para o funcionamento das cidades e para a reprodução da vida. E a vida na cidade pode segregar ou agregar, a depender de questões de classe, gênero e raça. O comércio de rua surge enquanto reivindicação do espaço, se clama por direito à cidade, mas também por direito ao trabalho.

3.2 Camelôs na rua e o direito à cidade

Ao montar sua banca ou colocar seu equipamento em um espaço público, o camelô se impõe sobre a cidade. A possibilidade - mesmo que enquanto contravenção – de poder utilizar a cidade enquanto local de transformação social, onde os sujeitos têm a possibilidade de construir suas identidades, podendo conviver com a pluralidade cultural que uma cidade pode oferecer, é uma reivindicação por seu direito à cidade, e voltando o olhar para o comércio de rua, explicita ainda outra necessidade específica: o trabalho.

Mesmo que o trabalho exista na Constituição enquanto direito, isso não tem sido o bastante para garantir a universalização do acesso ao emprego formal, nem de condições adequadas no ambiente de trabalho. O direito ao trabalho também se torna um meio para que outros direitos sejam alcançados e a realidade de muitos seja transformada: direito à moradia adequada, à saúde de qualidade, à escolarização, dentre outros. Há uma necessidade de se vincular o direito ao trabalho garantido pela Constituição Federal ao direito ao uso e ocupação do solo urbano (ordenado pela legislação municipal), que não podem nem devem ficar condicionados à condição econômica dos cidadãos, mas sim aos princípios da função social da cidade e da gestão democrática, estabelecidos no Estatuto da Cidade (ALCÂNTARA et al., 2013).

Não resta muita opção à classe da população desprovida de recursos além de improvisar formas de sobreviver. Muitos camelôs e ambulantes são moradores de periferias, e no caso de grandes metrópoles como São Paulo, onde há grande número de migrantes de outros estados, ou imigrantes, como os africanos, o comércio de rua se torna um caminho para o sustento, uma vez que, ao chegarem nessas novas localidades, estas pessoas não conseguem se inserir no mercado de trabalho formal. Estas pessoas, por vezes, são moradores das periferias, vivem em ocupações, ou são moradores de rua. Para estas últimas principalmente, ocupar é uma forma de reivindicar sua sobrevivência na cidade, seja para morar ou trabalhar.

Oliveira (2018) tem a tese de que esse “jeitinho” de sobreviver é na realidade, um atributo das classes dominantes transmitido às classes dominadas, que precisam criar artifícios para contornar a situação social e econômica que lhes é imposta. Para Itikawa (2006), a transgressão à ordem, que é resultado da ocupação dos espaços públicos pelo comércio de rua demonstra que a improvisação é hoje, o traço mais marcante das cidades brasileiras.

Assim, o que importa assinalar é que, ao contrário dos projetos que tentaram organizar a paisagem urbana numa imagem única, ela oferece centenas de meandros, ressurgindo multifacetada especialmente ao se levar em conta outras estratégias de sobrevivência, outras sociabilidades que não só as das classes dominantes. (WISSENBACH, 1998, apud ITIKAWA, 2006, p. 56)

Tentando ilustrar um pouco a forma que estes trabalhadores ocupam a cidade, podemos seguir pela lógica do comércio de rua, que é estar onde está o fluxo de pessoas. Isto explica a concentração dos camelôs e ambulantes nas áreas centrais das cidades, uma vez que os centros urbanos, por concentrarem serviços, comércios e linhas de transporte público também concentram pessoas. Para além disso, o uso dos espaços públicos se torna um meio que viabiliza o trabalho uma vez que, para se ter um ponto formal, se necessita de um capital de investimento e regulamentação, fato que dificulta o trabalho para muitos destes

comerciantes, isto sem falar dos percalços já discutidos aqui sobre a dificuldade de se inserir no mercado de trabalho no Brasil. Com isso, as ruas e suas calçadas, as praças e as estações – ou até dentro dos metrô e ônibus – são utilizadas pelos camelôs e ambulantes como espaço de trabalho. (Figuras 19 e 20).



Figuras 18 e 20 - Vendedor em vagão de metrô no Recife; camelôs ocupando calçada em Rondônia.
Fontes: Folha de Pernambuco, 2017; Expresso Rondônia, 2017.

O comércio de rua reconfigurou os espaços urbanos, principalmente nas vias mais movimentadas das cidades, mudando inclusive o tráfego de veículos, e acabou criando novos espaços de consumo, novas possibilidades de venda, e de acordo com os diferentes períodos do dia, configura às ruas funções diferenciadas e públicos variados (KITAMURA et al., 2007, p. 23). De dia os camelôs oferecem produtos domésticos ou pessoais, como eletrônicos, que serão levados para casa. À noite, alimentos e bebidas, para serem consumidos *in loco*, criando espaços de encontro e permanência, a exemplo das barracas de lanches em frente a instituições de ensino, onde os estudantes se encontram no pós-aula para conversar (COSTA, 1989). A Rua da Saudade em Recife é outro exemplo, pois durante o dia tem função de via de carros e pedestres (Figura 21), e à noite é tomada pelas barracas de espetinho que funcionam com a dinâmica de bares (Figura 22), tornando a rua local de conversa e bebidas, ou seja, trazendo à rua o espírito da festa citada por Lefebvre.



Figuras 21 e 22 - Rua da Saudade em Recife, no turno diurno e noturno.
Fontes: Google Maps, 2021; Manuel Borges, 2018.

Também podemos notar a interferência direta e constante dos camelôs e ambulantes na formação de espaços públicos, a exemplo de eventos como partidas de futebol, shows (em espaços públicos ou particulares), entre outros diversos, nos quais, como que para recepcionar o público, os camelôs ocupam as calçadas com suas carroças de bebida e comida, ou vendendo itens ligados ao evento, criando um novo espaço e um novo uso, expresso e organizado segundo regras próprias (COSTA, 1989).

Como já discutido anteriormente, a cidade capitalista se torna um território de disputas, sejam elas espaciais, econômicas ou sociais. Tendo o camelô que gerar renda para sobreviver, ele vai ocupar onde para ele seja conveniente. Uma disputa comum pelos espaços centrais das cidades é entre o comércio de rua e o comércio formal (**Figura 23**).



Figura 23 - Concentração de camelôs no Bairro de São José, em Recife/PE.
Fonte: JC Online, 2012.

Araújo (2014) demonstra algumas situações que ilustram como a relação entre camelôs e lojistas pode se dar de formas diversas. Em algumas situações, há lojistas que permitem a presença do camelô na calçada de seu estabelecimento, acreditando que os camelôs atraem clientela. Em outras situações, os lojistas não só permitem, como criam uma relação com o camelô, que pode até se tornar um “revendedor”, como o caso citado pela autora, do camelô André, que todo dia retirava R\$ 200,00 de materiais em uma loja de ferramentas específica, e revendia os produtos na rua; caso não efetivasse as vendas, poderia devolver os produtos. E há as situações onde os lojistas não aceitam a presença dos camelôs na frente do seu estabelecimento, acionando fiscais da Prefeitura para que estes comerciantes sejam removidos das calçadas, com o argumento de que os camelôs atrapalham as vendas, pois tiram a visão das vitrines, prejudicam a acessibilidade, e a depender do produto comercializado pelos camelôs, sujam as calçadas.

Para os transeuntes, opiniões divergentes também se fazem presentes. Como aponta Araújo (2014) a partir de entrevistas realizadas com pessoas que circulam o centro do Recife, para alguns dos entrevistados, os camelôs interferem negativamente na mobilidade e acessibilidade nos centros urbanos.

Mas há os pontos positivos apresentados: além dos benefícios trazidos pelos produtos comercializados, é comum ver como resposta em todas as pesquisas que foram analisadas para este trabalho, que o trabalho do camelô e ambulante é uma forma de trabalho digna, que substitui a criminalidade, diminuindo assim a violência nas ruas. A presença dos camelôs e ambulantes também traz certa segurança, uma vez que eles atuam como “vigilantes” das ruas, sobretudo em horários em que as ruas centrais ficam mais desertas, tornando o caminhar pelo centro mais seguro.

Kitamura et al. (2007) ressalta que essa apropriação das vias públicas pelos ambulantes e camelôs transformam positivamente o cenário econômico, tanto para quem compra como para quem vende, visto que, pelo valor mais baixo, grande parte da população brasileira adquire produtos comercializados pelos camelôs e ambulantes, o que facilita o poder de compra da população de baixa renda, e gera renda para os vendedores. Outro aspecto importante, é que o camelô de eletrônicos facilita o acesso da população de baixa renda ao universo digital, que é fonte de informação e qualificação profissional, uma vez que se torna mais fácil adquirir um celular, ou algum eletrônico comercializado pelos camelôs devido ao preço baixo.

A partir disto, podemos concluir que a apropriação dos espaços públicos por parte dos camelôs e ambulantes é uma maneira de reivindicar o direito a utilizar os espaços públicos e assim revolucionar a cidade de formas distintas, criando novas dinâmicas e usos para os espaços. Também se sabe que esses usos no espaço público geram disputas, seja entre os camelôs e os lojistas, seja entre os camelôs e os transeuntes, o que faz parte da dinâmica urbana. Em contrapartida, as políticas urbanas geralmente respondem a esta ocupação de forma repressiva. Discutiremos este assunto no item a seguir.

3.3 Repressão e remoção dos camelôs nos espaços públicos

A ordem que rege os espaços públicos criminaliza a presença dos camelôs e ambulantes, e de forma violenta os remove dos locais públicos e retém as suas mercadorias, mesmo que eles proporcionem benefícios aos transeuntes e cidadãos, como no caso citado abaixo ocorrido na Avenida Paulista, avenida que é ponto de muitos camelôs (**Figura 24**):

Domingo tem sido um dia cheio na Avenida Paulista, principalmente depois que passou a ser exclusiva a pedestres e ciclistas através de programa municipal. São milhares de paulistanos que vão passear com amigos e família, fazer compras, tomar sol, andar de skate, patins ou bicicleta, tomar uma água de coco ou uma cerveja, ouvir artistas de rua tocando, dentre outras centenas de atividades possíveis. Em um desses domingos, parei para comprar uma água de um vendedor ambulante e, junto comigo, um policial militar também comprava uma água. Este policial estava ali todos os dias, pois está alocado numa base comunitária em plena avenida. Até mesmo parecia conhecer o vendedor, conversando sobre como estava o movimento daquele dia. “Está ótimo, todo mundo com muita sede com o calor de hoje”, respondeu o trabalhador. Alguns minutos depois, enquanto eu ainda me encontrava sentado na calçada oposta bebendo a água comprada do ambulante, servidores da Subprefeitura e da Guarda Civil Metropolitana abordavam violentamente o vendedor e começavam a apreender tudo que estava em sua posse, enquanto o Policial Militar observava desde a Base Comunitária (IACOVINI, 2019).



Figura 24 – Imagem aérea de ambulantes na avenida Paulista, região central de São Paulo.

Fonte: Gabriel Cabral/Folhapress, 2018.

O comércio de rua faz parte da história do Brasil, e esteve presente em todas as fases do desenvolvimento urbano, conforme mostrado no capítulo anterior, mas isso não é suficiente para que ele deixe de ser alvo de repressão por parte das gestões públicas. São as contradições urbanas apontadas por Harvey (2014).

A pressão do capital pelo domínio da cidade, em alguma medida, acaba forçando a negação de territórios de trabalho para os camelôs pelo poder público (QUEIROZ, 2017), e se torna uma violação do direito à cidade destes cidadãos, além de exterminar as dinâmicas dos centros urbanos, tão necessárias para a vitalidade da cidade. Como afirma Pires (2017), em linhas gerais, as práticas e discursos dos agentes estatais parecem fundamentados em significativo preconceito estético. O comércio de rua tende a ser caracterizado sempre enquanto “precário”, o que, pela percepção de Pires, parece predestinar o camelô e o ambulante a viver sob limitações permanentes em termos econômicos e de direitos.

Não apenas pela omissão, mas também pela ação, o Estado reproduz preconceitos a partir de métodos agressivos por parte dos agentes de controle urbano (**Figuras 25 a 27**), os quais acabam por submeter os camelôs a condições mais precárias de trabalho. Alcântara et al. (2013) apontam algumas formas com que os agentes urbanos tratam os camelôs:

[...] subtraem e rasgam documentos; multam os trabalhadores quando eles não estão no ponto, seja por terem ido ao banheiro ou a uma consulta médica; proíbem a utilização de guarda-chuva ou guarda-sol para os trabalhadores se protegerem; e, em situações extremas, utilizam de ameaças e de violência física para apreensão de mercadorias ou expulsão dos trabalhadores dos espaços públicos. Assim, estes ficam expostos aos mais diversos tipos de arbitrariedades, como agressões físicas e verbais, desrespeitos, ameaças, confiscos e multas indevidas, cassações sumárias de licenças, entre outras, que reforçam ainda mais as violações sofridas por esses trabalhadores. (ALCÂNTARA et al., 2013, p. 45)



Figuras 25 e 21 - Fiscalização atuando de forma violenta na remoção de camelô.
Fonte: Bnews, 2020.



Figura 27 – Fiscalização apreendendo mercadoria de ambulantes.
Fonte: Pedro Ribas, 2017.

Mas a ação dos fiscais urbanos ao intervir no comércio de rua se dá a partir de um dispositivo de controle ditado pelos municípios: a regulação. Será ela quem definirá as normas de uso dos logradouros públicos, quais os requisitos para conseguir licenciamentos, os locais específicos para o comércio, o tipo de equipamento, dentre outras diretrizes que controlarão o comércio de rua naquele município.

Muitas vezes estas leis são promulgadas sem a participação popular, o que as torna limitadas, restritivas e sem soluções efetivas para um ordenamento urbano, uma vez que, cada vez que ocorre a retirada desses camelôs e ambulantes em determinadas áreas, eles se deslocam para as ruas vizinhas, esquinas e imediações, e em seguida, retornam discretamente, quase que deslizando ponto-a-ponto à área de onde foram expulsos (COSTA, 1989), ou continuam surgindo nas ruas como consequência do crescimento do trabalho informal, como já dito anteriormente.

Frente à essa disputa, surgem os sindicatos e associações de ambulantes e camelôs, a fim de articular e reivindicar estas pautas de direito à cidade para o trabalho, para que estes comerciantes consigam trabalhar de forma mais digna.

Manifestações, passeatas, denúncias públicas, quebra-quebra, ataques diretos aos agentes encarregados da fiscalização, ocupações de espaços para o comércio, entre outras, construíram o repertório de atuação dos vendedores ambulantes, e foram decisivas para tomadas de decisões por parte dos municípios (THEDIM et al., 2017), como alguns casos em Recife que citaremos mais adiante. No momento que, a partir destas manifestações e reivindicações, a voz dessas pessoas é ouvida e as tomadas de decisões levam em consideração estes pedidos - mesmo que ainda longe do ideal de uma cidade que abrace o comércio de rua, bem como sua diversidade socioeconômica e cultural - o direito à cidade começa a ser uma realidade.

Como diz Cleps (2009), as figuras do camelô e do ambulante são as próprias imagens do centro das cidades. Esses trabalhadores, ao ocuparem os espaços públicos estão reivindicando seu direito à cidade para, a partir disto, produzir condições de sobrevivência. Cleps (2009, p. 333) diz que

[...] o comerciante ambulante redefine espaços, projeta e monta seus equipamentos, burla as leis e acabam por inspirar a criação de novas, cria suas próprias regras, impõem-se. Contudo, nem sempre a sociedade consegue entender a importância do papel que ele desempenha no cotidiano urbano.

4 OS CAMELÔS DO CENTRO DA CIDADE DO RECIFE – PE



4 OS CAMELÔS DO CENTRO DA CIDADE DO RECIFE – PE

Neste capítulo foi feito um recorte do comércio de rua atuando na cidade do Recife, mais especificamente no centro, onde estão concentrados. A cidade do Recife convive com a dinâmica do comércio de rua desde seus primórdios, e foi pioneira na implementação dos chamados *shoppings* populares. Para entendermos como se deu esta dinâmica, neste capítulo se discute a relação do comércio de rua com o centro do Recife, e como se dá o processo de controle urbano sobre a atividade na área.

4.1 O centro do Recife e o comércio de rua

Pernambuco, tendo seu crescimento ligado à economia açucareira, teve que lidar com o grande número de negros que foram escravizados nos engenhos e que, após libertos, recorreram ao comércio informal como forma de trabalho. E Recife, enquanto cidade portuária, também convivia com a forte presença do comércio de rua desde seu surgimento, somado ao desequilíbrio entre oferta e demanda de mão de obra, característica presente no mercado de trabalho nordestino (ARAÚJO, 2014).

O centro da cidade do Recife (**Figura 28**) é ocupado pelo comércio varejista e atacadista, por instituições públicas e espaços culturais. É cortado por pontes e pelo Rio Capibaribe, constituindo-se pelos Bairros de São José, Santo Antônio e bairro da Boa Vista. O último tornou-se uma das vias com maior concentração de camelôs do centro recifense, e passou por recente requalificação urbana que realocou os camelôs da via.



Figura 28 - Mapa do centro do Recife.

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano no Recife, 2005.

Editado pela autora, 2021.

Para Araújo (2014), a expansão do comércio de rua no centro está relacionada à expansão dos *shoppings centers* e galerias em bairros de classe média, processo iniciado na cidade com a construção do *Shopping Recife* em 1980. Este processo acabou por afastar os consumidores de classe média e alta dos centros, uma vez que os estabelecimentos comerciais voltados para esta faixa de renda se deslocaram para os *shoppings* e galerias de bairro. Ao mesmo tempo, se iniciou um processo de popularização do comércio no centro do Recife, o qual se voltou para as populações de rendas mais baixas, atraindo cada vez mais o comércio informal de rua para essa região da cidade (ARAÚJO, 2014).

Se, desde o início do Século XX é “decretada”, pelas políticas higienistas, a inadequação do estoque edificado no centro histórico da cidade para o uso habitacional “nobre”, a década de 1980 é um marco do processo de obsolescência simbólica do centro como lugar de finos escritórios e comércios. O centro passa a ser enxergado como um “lugar popular” (BERNARDINO E LARCERDA, 2015, apud LIMA, 2017, p. 62, grifo da autora).

No decorrer da década de 80, e início da década de 90, as ruas do centro do Recife estavam ocupadas por camelôs e ambulantes. Essa presença massiva dos camelôs nas ruas do centro do Recife incomodava – e ainda incomoda - muita gente, e a partir disso, se acentuavam conflitos e críticas ao poder público (ARAÚJO, 2014), vindas principalmente dos setores ligados ao comércio formal. Em resposta às pressões que vinham de diversos lados, a Prefeitura tentou regulamentar o uso dos espaços públicos pelos camelôs, “ora criando restrições ao seu funcionamento, ora atuando na melhoria da aparência dos equipamentos utilizados pelos vendedores, num vaivém contínuo de tolerância e repressão” (FUNDAÇÃO..., 1992, apud ARAÚJO, 2014, p. 62).

No Centro do Recife, de acordo com Araújo (2014), os ambulantes não têm número tão significativo, sendo a maioria camelôs, estabelecidos em pontos fixos, alguns com licença da Prefeitura para trabalhar naquele ponto. Os que não possuem licença, precisam ficar trocando de ponto para escapar da fiscalização ou de lideranças dos próprios comerciantes, pois por vezes são eles que regulam os melhores pontos do centro, e deixam estes pontos geralmente para os comerciantes que estão a mais tempo na rua, demonstrando que dentro do setor há uma disputa e certa hierarquia, pautada nos micropoderes advindos ou do cadastramento, ou do tempo de atividade enquanto camelô.

Como dito anteriormente, o comércio de rua ficou atrelado a certo preconceito estético. Como afirma Araújo (2014), a partir de entrevistas realizadas a transeuntes em sua pesquisa, a eles se atribui certa responsabilidade pela sujeira nas ruas, pela poluição visual e sonora, e pela dificuldade de andar nas calçadas. Ou seja, a imagem do camelô está atrelada a uma imagem de uma cidade caótica no imaginário do recifense. Sendo hoje, o ideal urbano construído aos moldes de cidades segregadoras e higienizadas, essa imagem caótica da cidade parece trazer às pessoas certo sentimento de insegurança, pois uma cidade

“largada ao descaso” pelo poder público vira de certa forma uma “terra de ninguém”. Seguindo esta linha de raciocínio, uma cidade limpa e polida parece ser mais segura. Isso pode ser atrelado ao sucesso dos *shoppings centers* nas cidades, uma vez que estes espaços seguem esta lógica estética e higienista, têm serviços de segurança e de limpeza, e são “visualmente modernos”.

É evidente que a concentração destes trabalhadores nos espaços públicos pode causar transtornos urbanos, uma vez que eles se localizam e se amontoam nos pontos de maior movimento, como corredores de ônibus e pedestres, a exemplo da Rua Direita no Bairro de São José (**Figuras 29 e 30**), que tem sua mobilidade comprometida pela disputa entre barracas, pedestres, motos e carrinhos de carga pelo pouco espaço existente na rua, já tão estreita.



Figuras 29 e 30 - Rua Direita, Recife/PE: disputa por espaço entre pedestres e camelôs
Fonte: Foursquare, 2011.

Atualmente, no Recife o comércio de rua é regularizado de acordo com o artigo 1º da lei Nº 2134, de 18 de março de 1953, ainda em vigor, que divide o centro do Recife em 3 zonas como forma de regular a atividade na área:

1ª ZONA - Ruas: - Nova - 1º de Março - Imperador - Diário de Pernambuco - Imperatriz - Duque de Caxias - Rangel - Livramento - Palma (1º e 2º trêcho). - AVENIDAS: - Guararapes - Marquês de Olinda - Rio Branco e Dantas Barreto. - PRAÇAS: - da República - Independência - Joaquim Nabuco e Maciel Pinheiro. - PONTES: - tôdas as pontes que ligam a zona urbana.

2ª ZONA - todas as transversais e tôdas as praças ajardinadas que não se incluem na 1ª zona.

3ª ZONA - todas as demais ruas e praças não ajardinadas, praias e cais, exceto o Porto do Recife.

No 2º artigo da lei, é dito que:

Art. 2º No perímetro da 1ª zona, será proibido o comércio ambulante, sendo porém facultada a demanda dos vendedores ambulantes a outras Zonas. Parágrafo Único. Aos pequenos negociantes fixos em pé de escada ou entrada de prédios já estabelecidos ou que venham a se estabelecer, na 1ª zona e também, "sob as marquises dos grandes edifícios" será permitido o dito comércio, desde que o proprietário dê autorização legal. (RECIFE, 1953)

Posteriormente, foi proibida a presença dos camelôs e ambulantes embaixo das marquises, presentes por exemplo em toda extensão da Avenida Guararapes, corredor importante de ônibus e pedestres na cidade, pelo argumento de que os camelôs atrapalham a mobilidade nas calçadas. Todavia, a realidade que o centro do Recife vivencia é diferente da que está posta em lei. As áreas delimitadas pela 1ª zona são ocupadas pelo comércio de rua a muitos anos. A exemplo das marquises da Avenida Guararapes, que se tornou um ponto para floristas, sapateiros, e livreiros de "sebo" (livros usados) (Figuras 31 e 32).



Figura 31 - Venda de livros usados (os sebos de rua), nas calçadas da Avenida Guararapes.
Fonte: Blog do Joffre, 2012.



Figura 252 - Dona Ivonete, com sua banca de flores, trabalha na Avenida Guararapes a 38 anos.
Fonte: Leandro Santana/Diário de Pernambuco, 2019.

Posteriormente, a Lei Nº 17.935, de 18 de novembro de 2013, atribuiu à Companhia de Serviços Urbanos do Recife (CSURB), a responsabilidade para gerenciar e administrar o comércio informal e de rua na cidade do Recife (AMORIM, 2019). Porém, como Cuentro e Nascimento (2019) afirmam, as leis municipais sobre a questão não são muito específicas e detalhadas, e há certa dificuldade da gestão pública em conseguir regulamentar o comércio de rua. Em entrevistas com técnicos especializados em Recife, Araújo (2014) obteve como resposta a dificuldade destes técnicos em efetivar esse ordenamento, uma vez que o comércio de rua se torna cada vez mais complexo:

a) ficou mais difícil identificar os comerciantes de rua (“a gente agora não sabe mais quem é quem”); b) a reposição dos estoques passou a ser feita com mais rapidez (“a gente apreende a mercadoria hoje à tarde, amanhã de manhã ele já aparece com a mercadoria repostada, às vezes em quantidade até maior”), deixando claros os vínculos existentes entre alguns empresários do setor do comércio que utilizam o comércio informal; c) os produtos importados, especialmente os chineses, muitos de origem duvidosa, invadiram esse mercado e são comercializados mediante arranjos diversos; d) ficou também mais difícil controlar o trabalho da fiscalização, que agora é exercida por funcionários terceirizados; e) a ingerência política é muito forte (ARAÚJO, 2014, p. 67).

Também por não existir regulamentação explícita ao comércio de rua na legislação da cidade do Recife, estes trabalhadores acabam ficando sem respaldo jurídico contra ações de controle urbano, que por muitas vezes são truculentas, e executadas sem diálogo prévio com os trabalhadores do setor.

A questão social sempre vem à tona quando se fala sobre a remoção do comércio de rua. Por ser uma atividade ligada ao fator do desemprego e sobrevivência das classes mais baixas, se estabeleceu a ideia de que a repressão do comércio de rua acarreta problemas financeiros e sociais para uma parte da população, o que deixa a questão urbana em segundo plano, como afirma transeunte em matéria do Jornal Estado (2018) sobre a ocupação do comércio de rua na Avenida Conde da Boa Vista que, tomada por camelôs, tem sua mobilidade comprometida: “fica difícil andar, mas a gente tenta contornar a situação, porque eles são pais de família e precisam trabalhar.”

Então fica posto que o embate entre a questão social *versus* a mobilidade e acessibilidade continuam a existir enquanto contradições urbanas. Será utopia pensar em uma cidade que abraça o comércio de rua com sua pluralidade, mas que mantenha ruas e calçadas caminháveis, espaços públicos bem cuidados? Como afirma Araújo (2014, p. 70), as ações postas em prática nos últimos vinte anos, algumas mais pontuais, outras de caráter permanente, como os *shoppings* populares, não conseguiram alcançar o êxito almejado, pois foram todas elas vencidas pela permanência dos camelôs nas ruas, “valendo-se de sua “capacidade de navegar” num movimento contínuo de saídas e voltas”.

4.2 Ordenamento urbano e o comércio de rua: os camelódromos

Dentre as diversas tentativas do poder público em regulamentar e ordenar o comércio de rua, se destaca a implementação dos camelódromos, ou *shoppings* populares. Na década de 90, houveram diversas ações do executivo municipal sobre os camelôs e ambulantes. Em abril de 1992, executou-se a “Operação Camelô”, que consistiu em retirar das Ruas Nova, Imperatriz, Duque de Caxias, Palma, Flores e Estreita do Rosário todos os equipamentos utilizados pelos comerciantes informais, inclusive os fiteiros e as bancas de revista (ARAÚJO, 2014), de forma a “limpar” as calçadas e ruas.

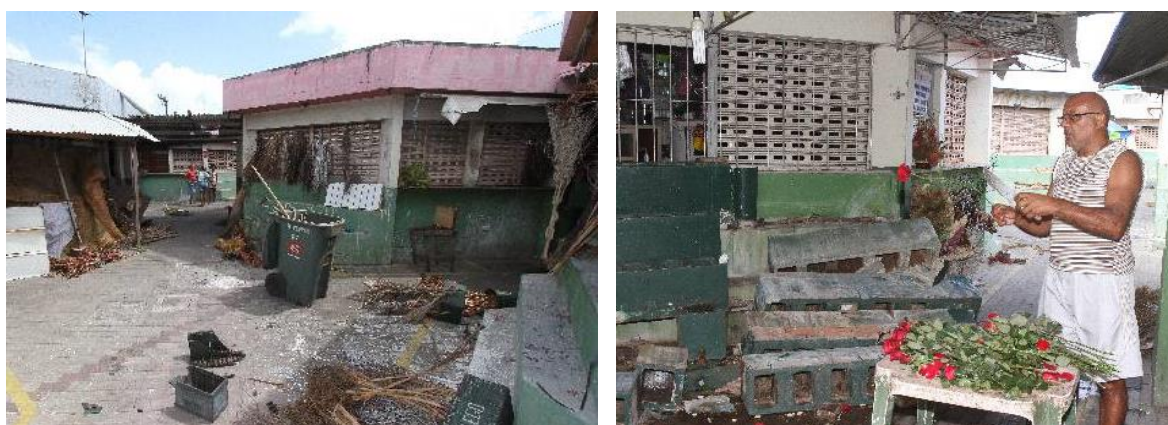
A Operação Camelô foi posta em prática numa quinta-feira da Semana Santa, à noite, retirando de forma abrupta todos os equipamentos e produtos neles existentes e depositando tudo embaralhado num depósito da prefeitura, no Cais do Apolo, sem possibilitar a identificação e a recuperação dos equipamentos e dos produtos após a Operação. (FUNDAÇÃO..., 1993, apud ARAÚJO, 2014, p. 63).

O objetivo de retirar os camelôs e ambulantes das ruas foi efetivado, mas a forma com que se executou a operação foi recriminada por segmentos sociais com o argumento que o comércio de rua é uma forma de sobrevivência de vários indivíduos. Surge a questão: para onde iriam todos aqueles trabalhadores?

A partir disto, a ideia dos camelódromos ou *shoppings* populares surge como uma “solução” para vários dos problemas apresentados, uma vez que ordenaria e regulamentaria o uso do espaço público pelo comércio de rua, ao mesmo passo que lhes ofereceria uma estrutura com melhores condições de trabalho. Como explica Moreira (2008), o conceito do camelódromo se consiste em uma edificação coberta, subdividida em ruelas e boxes comerciais onde são alocados os comerciantes que tenham sido cadastrados pelo órgão gestor municipal. Esta edificação precisa conter o mínimo de infraestrutura: acesso à água, energia, condições de segurança e conforto.

Em 1995 foi construído o *Shopping* Popular de Santa Rita, localizado no Cais de Santa Rita, para abrigar camelôs e ambulantes que ocupavam as ruas nas imediações do Mercado de São José. Após 4 anos da construção, segundo dados da CSURB, o *shopping* popular ainda não estava todo ocupado, com quase 400 pontos ainda desocupados, pois muitos comerciantes se recusavam a sair das ruas (ARAÚJO, 2014).

Outro camelódromo construído foi o Mercado das Flores, para abrigar os comerciantes que vendiam flores no Cais de Santa Rita. Localizado no encontro da Avenida Dantas Barreto com a Avenida Sul, em frente à praça Sérgio Loreto, tinha 52 pontos, mas também ficou por muito tempo com vários dos espaços desocupados, pois assim como no caso do *Shopping* Popular de Santa Rita, os comerciantes se recusavam a sair das ruas pois o fluxo de clientes era insuficiente no local (ARAÚJO, 2014). Com o passar dos anos, o Mercado das Flores foi se esvaziando, e se tornou um ponto praticamente abandonado (**Figura 33**), tanto pelo baixo número de clientes quanto pela iminência de assaltos e arrombamentos (**Figura 34**) – situação recorrente no local.



Figuras 33 e 34 - Descaso e abandono no Mercado das Flores.

Fonte: Segurança pública por Wagner Oliveira/ Edvaldo Rodrigues/DP/D.A. Press, 2014.

Em 2014, em uma parceria entre o Governo do Estado e a Prefeitura do Recife (PCR), iniciou-se a obra do Centro Comercial Cais de Santa Rita, pensada para realocar os comerciantes que ocupavam as ruas e calçadas do bairro de São José (SILVA, 2019).



Figuras 35 e 36 - Entorno do Mercado de São José os feirantes.

Fontes: Rádio Jornal, 2019; Diário de Pernambuco, 2019.

Foram construídos três novos equipamentos para abrigar os comerciantes que ficavam nas ruas de todo o bairro: o Centro de Comércio do Cais de Santa Rita², o Anexo do Mercado de São José e o Novo Mercado das Flores. O Centro Comercial Cais de Santa Rita e o novo Mercado das Flores foram construídos na extensão do terminal de ônibus Cais de Santa Rita. Em reportagem da Folha de Pernambuco (2019), foi dito que mais de 500 comerciantes foram realocados para as estruturas criadas pela Prefeitura.

² O Centro Comercial de Santa Rita teve sua primeira etapa finalizada em 2017, com cerca de 40 boxes de alimentação (**Figura 37**) (FOLHA..., 2019). Finalizado em 2019, contou com espaço para 450 feirantes (**Figura 38**).



Figuras 37 e 38 - Centro Comercial Cais de Santa Rita.

Fontes: JC Online, 2017; Maria Helena do Nascimento, 2019.

Analisando pesquisas de autores sobre o tema, além de matérias de jornal, pode-se notar que os problemas geralmente se repetem: o número de clientes cai pois muitos não sabem do novo local, ou não se deslocam até lá, falta sinalização e a manutenção do espaço não é das mais rigorosas. Um mês após a abertura do anexo do Mercado de São José, a luz foi cortada por falta de pagamento da Prefeitura, atrapalhando o dia de vendas dos mais de 80 comerciantes do local (Figura 39) (G1, 2019).



Figura 39 - Anexo do Mercado de São José sem energia elétrica.

Fonte: G1 Pernambuco, 2019.

E em entrevistas feitas a comerciantes e consumidores por jornais locais, como em matéria feita pela Folha de Pernambuco (2019), diversas opiniões são apontadas: há quem ache os centros comerciais positivos, há quem não concorde. Filha de um feirante, Tharciele Santiago em entrevista à Folha de Pernambuco (2019) não pareceu muito otimista, pois de acordo com ela, “saindo da rua e indo para um espaço fechado, a feira perde sua identidade”. Já a comerciante Gilvanete Barbosa, que trabalhava nas imediações do mercado há 45 anos achou positivo, pois a mesma relatou já ter tido problemas de saúde pelas condições de trabalho: “Aqui as coisas estão muito mais higiênicas, lá onde a gente ficava tinha muita lama e até ratos” (FOLHA PE, 2019).

A fiscalização tem sido rigorosa para evitar que o comércio de rua ocupe os espaços públicos novamente, ao mesmo passo que muitos comerciantes não conseguem se cadastrar, uma vez que todos os boxes oferecidos já estão ocupados. Para os transeuntes, a revitalização das calçadas (**Figura 40**) e a questão da preservação do patrimônio foram pontos positivos, em entrevistas feitas a pedestres pelo Oxe Recife (2019) (**Figuras 41 e 42**).



Figuras 40, 41 e 42 - Entorno do Mercado de São José e Praça Dom Vital após remoção dos camelôs e ambulantes.

Fontes: Folha PE, 2019; JC Online, 2020; Oxe Recife, 2019.

Dentre todos os casos, o mais conhecido em Recife é o do “Calçadão dos Mascates”, popularmente conhecido como Camelódromo, inaugurado em 1994 e situado na parte sul da Avenida Dantas Barreto. O Calçadão dos Mascates (**Figura 43**) foi visto como uma ação inovadora, não só pelas características arquitetônicas do equipamento, mas também pelo fato de se destinar um espaço privilegiado da cidade (canteiro central da Avenida Dantas Barreto) ao exercício do comércio de rua, atividade rejeitada por alguns segmentos sociais. A Prefeitura argumentava que era preciso dar uma finalidade à área da Dantas Barreto, além de que a construção de um equipamento em módulos permitiria a utilização do espaço para outras atividades (realização de festas populares e outros eventos) (ARAÚJO, 2014).



Figura 43 – O Calçadão dos Mascates.

Fonte: Vitruvius, 2004.

Dividido em seis módulos cobertos (**Figura 44**), o equipamento abriga 1600 boxes, para se comercializarem os mais variados produtos e serviços. Depósitos e banheiros foram colocados no pavimento superior, para o uso dos comerciantes. Ele ainda dispõe de três praças de alimentação e seis baterias de sanitários, sendo três femininos e três masculinos.

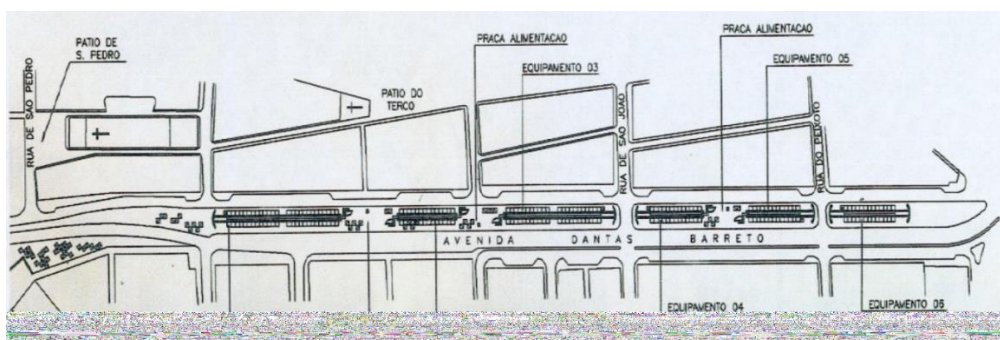


Figura 44 – Planta Baixa do Calçadão dos Mascates.

Fonte: Costa, 2004.

O projeto aos poucos foi se distanciando de sua concepção original. Hoje, o equipamento encontra-se transfigurado, e devido ao descaso do poder público, está completamente degradado. Lixo, entulhos e mau

cheiro tornam difícil a caminhada pelo Calçadão dos Mascates, o pavimento superior está desativado, repleto de lixo, com as paredes rachadas (Figura 45), e a estrutura corrompida (Figura 46).



Figura 45 e 46 - Situação atual do Camelódromo: Piso superior cheio de lixo, estrutura degradada.

Fontes: G1 Pernambuco, 2018; JC Online, 2015.

O Camelódromo é um projeto arquitetônico bem elaborado, mas a ausência de manutenção da gestão pública acabou por torná-lo um ponto de acúmulo de sujeira, além de precarizar o ambiente de trabalho dos camelôs e ambulantes - o que se opõe completamente ao que se espera quando se constrói um *shopping* popular: ordenar a cidade.

A idéia dos *shoppings* populares aparece como uma solução para o ordenamento urbano e para melhores condições de trabalho do camelô e ambulante, porém, nas experiências existentes pelo Brasil, não tem sido muito efetivo. Como afirma Pires (2017), tais empreendimentos envolvem expectativas por viabilizar “sobrevivências”, ou mesmo estratégias de ascensão social. Mas também são iniciativas que promovem exclusões: no momento em que nem todos os camelôs que foram removidos do local conseguem um ponto no camelódromo por exemplo, ou se o novo empreendimento for em local distante do ponto anterior, se colocam dificuldades ao trabalho destas pessoas, visto que o *shopping* popular retira da dinâmica do comércio de rua – a depender do produto comercializado - a sua essência, que é uma forma de comércio mais espontânea, pois o camelô costuma vender seus produtos conquistando o pedestre que está passando pelo seu ponto.

5 E O CAMELÔ TEM DIREITO A TRABALHAR NA “NOVA CONDE DA BOA VISTA”?



5 E O CAMELÔ TEM DIREITO A TRABALHAR NA “NOVA CONDE DA BOA VISTA”?

Neste capítulo, discute-se o Projeto Nova Conde da Boa Vista, projeto de requalificação urbana da Avenida Conde da Boa Vista, que se localiza em Recife, Pernambuco, e as propostas do projeto para ordenar o comércio de rua presente na avenida, que é nosso objeto de estudo.

Para entendermos a relação dos camelôs com a Conde da Boa Vista, primeiramente é apresentado um breve histórico da avenida, passando por seu surgimento até os dias atuais, para que assim possamos entender como ela se estruturou enquanto um corredor viário tão importante para a cidade, e enquanto local de concentração de camelôs e ambulantes. Na segunda parte, são apresentadas algumas intervenções urbanísticas pelas quais a via passou ao longo dos anos, chegando até a terceira parte, onde se apresenta o recém projeto implantado Projeto “Nova Conde da Boa Vista”, que teve como objetivo a humanização da via, com propostas de mudanças das calçadas, e retirada de grande parte dos camelôs e ambulantes, com exceção de pontos para alguns comerciantes previamente cadastrados, transformando a dinâmica de comércio que antes existia na avenida. Na quarta e última parte, é discutida a implementação do projeto e os impactos gerados aos comerciantes de rua, que levou a um processo de mobilização e reivindicação por parte destes trabalhadores junto a prefeitura, para ter a garantia do direito de trabalhar na avenida. Por fim, analisa-se se a efetivação do projeto da Nova Conde da Boa Vista garantiu o direito à cidade para os camelôs.

5.1 Breve histórico da Avenida Conde da Boa Vista

Dividida entre suas edificações modernas e históricas, palco de diversidade social e cultural, e repleta de memórias, a Avenida Conde da Boa Vista, em seu 1,6 quilômetro de extensão, comporta centenas de estabelecimentos comerciais, uma identidade arquitetônica pernambucana, e correria de pessoas indo e vindo.

Antes conhecida por Rua Formosa devido à bela paisagem do local onde se encontrava, a Avenida Conde da Boa Vista foi construída sobre um aterro em terreno alagado, em área de mangue (GASPAR, 2009). Em 1840, o então presidente da província de Pernambuco, Francisco do Rêgo Barros – o Conde da Boa Vista (**Figura 47**) – a fim de expandir o centro da cidade, continuou o aterramento do bairro da Boa Vista que havia sido iniciado em 1756, pela necessidade de interligar o continente aos bairros comerciais.

O Conde da Boa Vista, educado em Paris, desejava higienizar e modernizar o Recife. De acordo com Gomes (2007), durante sua administração, Rêgo Barros teve como principal foco o sistema viário, privilegiando assim a implementação de grandes avenidas, inspiradas nas *boulevards* francesas, almejando embelezar a cidade e facilitar a circulação do comércio portuário.

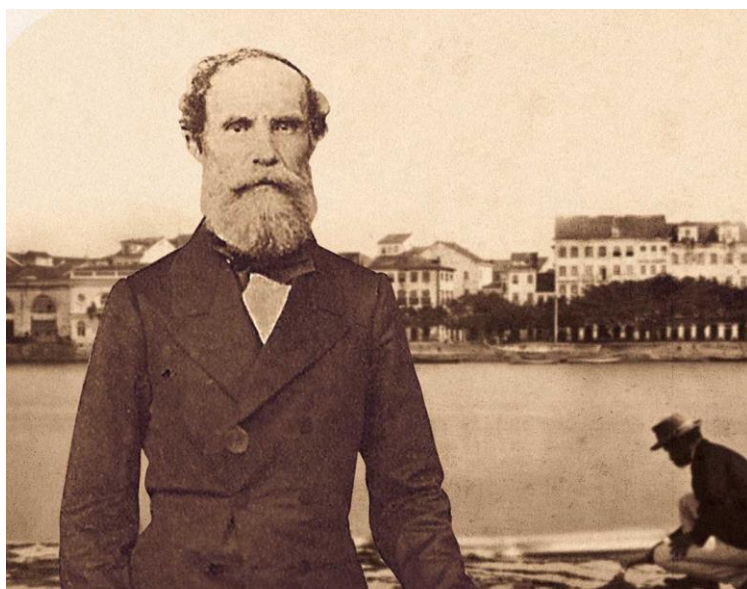


Figura 47 – O Conde da Boa Vista
Fonte: Pernambuco História e Personagens, 2016.

A Avenida foi construída em três etapas (**Figura 48**): inicia-se em 1840, com a construção da Rua Formosa, trecho que ia do Rio Capibaribe até a Rua do Hospício. Em 1852, é executado o trecho atualmente localizado entre a Rua do Hospício e a Rua Gervásio Pires, expandindo a avenida com a abertura do chamado “Caminho Novo”. O terceiro trecho foi concluído em 1899, com o trecho que vai da Rua Gervásio Pires até a Rua Dom Bôsko, ligando o Bairro da Boa Vista ao Bairro do Derby (LIMA, 2017).



Figura 48 – Etapas da construção da Avenida Conde da Boa Vista.

Fonte: Google Earth, edição da autora, 2021.

Em 1870, a Rua Formosa tem seu nome alterado após a morte do Conde da Boa Vista, como forma de homenageá-lo. Em 1946, durante a administração de Pelópidas Silveira, a rua é duplicada e passa à categoria de avenida, passando a ter 1,6 km de extensão (**Figura 49**) (LIMA, 2017).



Figura 49 – Avenida Conde da Boa Vista após duplicação.

Fonte: Diário de Pernambuco, 2016.

Juntamente à Avenida Guararapes, a Avenida Conde da Boa Vista era o local de chegada da tão esperada modernidade no Recife que, no século XX, ainda tinha rosto ainda colonial (PONTUAL, 2001, apud LIMA, 2017). Com sua consolidação como corredor viário, as residências das famílias abastadas que ocupavam a extensão da avenida são substituídas por edifícios modernos de uso misto projetados por importantes arquitetos da época, como o edifício Pirapama³, e por lojas de departamento de grandes marcas, como a antiga Mesbla (**Figura 50**), hoje ocupada pelo *Shopping Boa Vista* (LIMA, 2017).



Figura 50 – Loja Mesbla na Avenida Conde da Boa Vista, na década de 90.
Fonte: Facebook Recife de Antigamente, 2018.

Neste período, o centro do Recife havia se estabelecido enquanto local de compras e lazer na cidade, e de acordo com Souza (2016), era na Avenida Conde da Boa Vista que estavam os principais empresariais recifenses. Mas a partir da década de 70, com a ascensão das novas centralidades, que tiraram a classe alta e média do centro, a avenida perde investimentos e por negligência e falta de manutenção, começa a viver um processo de decadência (SILVA, 2016).

³ Construído no ano de 1950, projetado por Delfim Amorim e Lúcio Estelita.

Com a popularização⁴ do centro do Recife devido à chegada dos *shoppings* nos bairros, as calçadas da avenida passam a ser ocupadas por camelôs, e essa ocupação começa a ser vista como um problema para a gestão pública, uma vez que esta ocupação perpetuava a imagem de uma Conde da Boa Vista *popular*, na contramão da idéia de uma cidade higienizada que atraísse novamente ao centro as classes mais abastadas.

Além do poder de atração por conta do comércio e dos serviços, a Conde da Boa Vista é um dos mais importantes corredores viários da cidade, com dezenas de linhas de ônibus que param e passam pela via diariamente, e por isso, acaba por cumprir um papel de integração espontânea, pois muitas pessoas saltam lá para fazer mudanças de linha de ônibus, como afirma Maurício Pina, assessor especial da Secretaria das Cidades (SOUZA, 2016). A partir deste condensado de prédios, veículos e pedestres, a avenida sofre com diversos problemas, sendo a mobilidade o mais expressivo. A necessidade de intervenções urbanísticas como forma de melhorar as dinâmicas na avenida se fazia cada vez mais presente.

5.2 Avenida Conde da Boa Vista: palco de transformações

Mesmo com a latente necessidade de intervenções na avenida, foi somente em 2007, após longo período sem receber muita atenção do poder público, que a Prefeitura do Recife surge com o projeto do Corredor Leste-Oeste, que pretendia ligar a Avenida Conde da Boa Vista à Avenida Caxangá para conectar o centro à zona Oeste.

⁴ Bernardino e Lacerda (2015, apud LIMA, 2017) afirmam que o centro recifense passa a sofrer preconceito por parte das classes mais abastadas, que atribuem um sentido perjurativo à palavra *popular*, e começam a ver o centro como um “lugar perigoso” devido à presença de classes de baixa renda.

A intervenção visava priorizar o transporte público criando uma faixa exclusiva de ônibus. A partir daí, a Conde da Boa Vista ficou com duas faixas centrais de ônibus para cada sentido, e uma faixa para carros particulares em cada lateral, com uma calçada no meio das faixas para onde foram deslocadas as paradas de ônibus (**Figura 51**). As antigas calçadas foram reconstruídas e ficaram exclusivas para o fluxo de pedestres.



Figura 51 – Divisão da via após implementação do projeto Corredor Leste-Oeste.
Fonte: Blog Meu Transporte, 2013.

Porém, o projeto foi polêmico e acabou não tendo aprovação do público nem resultados muito efetivos para o trânsito nem para os pedestres (MOTA, 2017, p. 35). Os automóveis particulares tiveram seu espaço limitado, o que gerou muitas críticas por parte da população, e até dos comerciantes formais, os quais temeram que a dificuldade de acessar a avenida de carro pudesse impactar negativamente no movimento das lojas. E as calçadas, ficando livres para pedestres, acabaram sendo tomadas por camelôs, o que dificultou a caminhada dos pedestres em alguns trechos, que por vezes precisavam se arriscar desviando pelas faixas de carro (**Figura 52**).



Figura 5232 – Pedestre desvia dos obstáculos nas calçadas pela faixa de carro no trecho frente ao *Shopping Boa Vista*.

Fonte: Leia Já, 2018.

A caminhada também ficou mais longa, pois era grande a distância entre as poucas faixas de pedestres existentes na avenida, o que também aumentava o risco de acidentes pois, para reduzir o tempo dos trajetos a pé, os transeuntes atravessavam fora das faixas (**Figura 53**). Para os camelôs, este caos também não era tão positivo, uma vez que para os pedestres ficava mais difícil de ver os produtos, e parar para comprar também não parecia muito atrativo, trazendo a idéia de Gehl (2013), de que uma calçada mais livre permite maior interação entre quem a ocupa.



Figura 53 – Pedestres no meio da via de automóveis na Conde da Boa Vista.

Fonte: Prefeitura do Recife, 2019.

Em 2011, para receber a Copa do Mundo que viria em 2014, o Governo do Estado iniciou a implantação de um novo modal na cidade, o *Bus Rapid Transit* (BRT), como forma de otimizar o transporte público no Recife, e facilitar o acesso ao município de São Lourenço da Mata – cidade na qual foi construída a Arena da Copa, onde aconteceriam os jogos. A ideia era tirar os ônibus convencionais do corredor Leste-Oeste para dar lugar ao sistema BRT (PASSOS, 2013). Não houve alterações na estrutura da avenida, pois as estações ocuparam locais onde antes estavam paradas de ônibus convencionais.

Seis estações foram entregues de forma “improvisada”, bem diferentes das especificadas no projeto. Deveriam ser provisórias, mas tornaram-se definitivas e com a obra paralisada, foram tomadas por lixo, pichações e ferrugem (**Figura 54**). Como mostra matéria do Jornal do Comércio (2015) se tornaram “o retrato de uma obra que se perdeu em meio à falta de planejamento do poder público”, além de que a ineficiente configuração da avenida continuou a mesma desde 2007, mantendo os antigos problemas de mobilidade somados aos que vieram após as obras do BRT.



Figura 54 – Situação das estações de BRT na Avenida Conde da Boa Vista.
Fonte: Leia Já, 2015.

Com isso, as calçadas da avenida tiveram que conviver durante anos com o caos de uma via em constantes reformas. Pessoas em profusão andando por todos os lados, camelôs e ambulantes, centenas de ônibus, automóveis e entulhos de obras inacabadas disputavam por espaço naquele cenário caótico.

Além das tentativas de ordenar a avenida com as obras de requalificação discutidas acima, houve também diversas tentativas de remoção do comércio de rua da Conde da Boa Vista como forma de ordenamento das calçadas. Em resposta à essas remoções, houve mobilização destes trabalhadores que, articulando-se coletivamente, resistindo, se estabeleceram enquanto parte da paisagem e da dinâmica da Conde da Boa Vista, como discutiremos a seguir.

5.2.1 Ordenamento urbano *versus* o comércio de rua na Avenida Conde da Boa Vista

Com a suas calçadas tomadas pelo comércio de rua e por centenas de pessoas que por ali passavam diariamente, caminhar na Avenida Conde da Boa Vista era difícil, principalmente em alguns trechos, como em frente ao *Shopping Boa Vista* (**Figura 55**), que se tornou o ponto mais disputado pelos camelôs na avenida, devido ao intenso fluxo de pedestres que afluíam dos grandes equipamentos ali localizados.



Figuras 55 - Disputa espacial entre pedestres e camelôs no trecho em frente ao *Shopping Boa Vista*.

Fonte: Marco Zero Conteúdo, 2019.

Entre as transformações urbanas ocorridas na Conde da Boa Vista, no ano de 2008, iniciaram-se também os debates acerca da revisão do Plano Diretor da cidade do Recife, que tinha como objetivo um

reordenamento da cidade (AMORIM, 2019). Consequentemente se iniciou a retirada dos trabalhadores ambulantes das ruas e avenidas do centro do Recife, numa tentativa de higienização e gentrificação do bairro da Boa Vista. Esse tipo de ação ocorreu algumas vezes no decorrer dos anos, mas em especial na prévia à Copa do Mundo de 2014, período em que esta tentativa de higienização das cidades brasileiras se deu com mais intensidade, como forma de “esconder as mazelas do país”.

Em resposta, houve uma intensa mobilização por parte dos camelôs e ambulantes, que não ficaram satisfeitos com a situação, pois não houve sequer propostas de novos cadastramentos ou realocação vindas da prefeitura. E assim, visando fortalecer a luta do comércio de rua, através do contato dos camelôs e ambulantes da Boa Vista com a união dos barraqueiros da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE) - que desde 2011 travava uma luta pela padronização e regularização das barracas no entorno da UFPE e Hospital das Clínicas - foi fundado o Sindicato dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Comércio Informal do Recife (SINTRACI)⁵ em 2012, unindo uma rede de trabalhadoras e trabalhadores a fim de reivindicar suas demandas de forma coletiva e mais organizada, contra as ações de remoção arbitrárias da Prefeitura do Recife (CUENTRO E NASCIMENTO, 2019).

A partir desta união de forças, foram realizadas diversas manifestações (**Figura 56**) pelas pautas de direito ao trabalho e direito à cidade, e a retirada dos comerciantes de rua foi freada no período anterior à Copa do Mundo, fazendo com que a criação do SINTRACI tenha sido um marco para a categoria (AMORIM, 2019), o que confirma o argumento de Harvey (2014) sobre a necessidade de organizações coletivas a fim de articular as demandas das pessoas e das cidades.

⁵ De acordo com Cuentro e Nascimento (2019) já são mais de 500 associadas ao SINTRACI, e mais de 40 protestos contra os projetos de políticas de urbanização da Prefeitura da Cidade do Recife.



Figura 56 – Manifestação dos comerciantes de rua em 2014.
Fonte: Amorim, 2019.

Mas em 2015, a Secretaria de Mobilidade e Controle Urbano (SEMOC) ressurge novamente com um processo de “reordenamento urbano”, e inicia a remoção dos comerciantes que atuavam na avenida, salvo os que foram cadastrados ao longo de 2013 e 2014, e que, de acordo com a Prefeitura do Recife (2015), seriam realocados posteriormente para *shoppings* populares que seriam construídos no bairro. Além de retirar os comerciantes não cadastrados, a Prefeitura proibiu a venda de alimentos manipulados na hora, especificou um trecho onde os cadastrados poderiam trabalhar, e passou a exigir a utilização de bancas que não ultrapassassem 1 metro quadrado (G1, 2015). Em relação aos cadastramentos, os comerciantes alegavam ser difícil de entender os requisitos⁶, e que não era tão simples conseguir.

De acordo com reportagem do Jornal do Comércio (2015), o número de comerciantes na avenida à época estava em torno de 220, mas somente 140 foram cadastrados, o que gerou revolta nos camelôs, que fizeram protesto na Câmara dos Vereadores do Recife, de acordo com matéria do G1 PE (2015). Mesmo assim, a remoção dos comerciantes prosseguiu. E com pouco tempo, de acordo com matéria do Diário de

⁶ Em reportagem ao G1 (2015), a então diretora do Sindicato dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Comércio Informal do Recife (SINTRACI) denuncia que seu cadastro não foi renovado pelo fato de integrar o sindicato. Já o comerciante Francisco Nascimento, que trabalhava no centro do Recife a 50 anos, dizia que por mais que tentasse, não conseguia o cadastramento. A comerciante Josefa da Silva, que trabalhava na rua a 48 anos, disse que o ponto no qual trabalhava era cadastrado no nome do falecido marido, e que de acordo com a Prefeitura, ela deveria ter renovado o cadastro, por isso estava sendo removida.

Pernambuco (2015), já em março, os comerciantes que foram removidos voltaram aos seus pontos anteriores - mesmo os cadastrados, que alegaram que o trecho designado a eles localizado em frente ao antigo Colégio Marista, não era tão lucrativo. Os *shoppings* populares que foram prometidos nunca saíram do papel, ainda que fosse um projeto simples, pois como afirma Andrea (2019), sua estrutura era constituída somente por piso, gradil e coberta. Quatro terrenos chegaram a ser adquiridos, sendo três na Rua da Saudade e um na Rua 7 de Setembro, mas tiveram suas obras paralisadas até hoje.

Portanto fica evidente que, mesmo com as ações de remoção, por vezes truculentas e arbitrárias por parte do poder público, os camelôs e ambulantes insistem em voltar para a Avenida Conde da Boa Vista, e para além disto, resistem trabalhando enquanto camelôs e ambulantes.

5.3 Projeto “Nova Conde da Boa Vista”

A partir destas contínuas tentativas de reordenamento urbano, podemos dizer que a Avenida Conde da Boa Vista tem sido, como denomina Souza (2016), um “laboratório urbano de pesquisas acadêmicas com foco na sofisticação urbanística”. Porém, este foco esteve direcionado ao transporte público. Para as calçadas e pedestres, não houve soluções efetivas. Para os camelôs e ambulantes, somente a repressão e remoção por parte dos fiscais urbanos.

Sabemos da importância da Conde da Boa Vista enquanto corredor viário, porém é necessário atentar-se também para o grande fluxo de pedestres existente, além do comércio de rua, cada vez mais permanente e importante para a avenida. De acordo com site da Prefeitura do Recife (2018), a partir de pesquisas feitas para a concepção do projeto Nova Conde da Boa Vista, foi identificado que cerca de 310 mil pessoas passam pela avenida por dia, e dessas pessoas, mais de 50% utilizam as 49 linhas de ônibus e as quatro de

A AV CONDE DA BOA VISTA TEM

1,6 km
DE EXTENSÃO

CORTAM A VIA:

49
linhas
de ônibus

4
linhas
de BRT



180
ônibus
por hora

TRAFEGAM NA
AVENIDA EM
HORÁRIO DE PICO



6,5 mil
pedestres
por hora

ATRAVESSAM OS
CRUZAMENTOS DA
CONDE DA BOA VISTA

1,5 mil
unidades
habitacionais

estão instaladas ao
longo da avenida

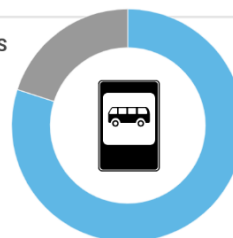
370
estabelecimentos
comerciais
aproximadamente



- Mais de 50% está nos ônibus
- Mais de 40% são pedestres
- Menos de 10% está nos veículos particulares
- Menos de 1% é usuário de bicicletas

DOS PASSAGEIROS
DE TRANSPORTE
COLETIVO:

- 80% utilizam
ônibus
convencional
- 20% utilizam
BRT



BRT que passam na via, cerca de 40% são pedestres, menos de 10% estão nos veículos particulares. Em alguns pontos, passam mais de 180 ônibus por hora (Figura 57). Dito isto, trazer melhorias para a mobilidade dos pedestres e usuários do transporte público era urgente, uma vez que todo este contingente de pessoas e veículos conviviam com os mesmos problemas a anos.



Figura 57 - Dados numéricos da Avenida Conde da Boa Vista.

Fonte: Diário de Pernambuco, 2019.

Em 2018, a Prefeitura do Recife surge com a notícia de um novo plano de requalificação. De acordo com site da Prefeitura do Recife (2018), os estudos para o novo plano foram iniciados em 2016 pela Secretaria de Infraestrutura e Habitação e pela Secretaria de Mobilidade e Controle Urbano (SEMOC), e tinham como principal objetivo a “humanização da via”. Intitulado de “Nova Conde da Boa Vista”, o projeto veio com muitas promessas, dentre elas iluminação em LED, plantio de 90 árvores e construção de canteiro central ajardinado, novas paradas de ônibus, aumento de faixas de travessia, novos mobiliários urbanos como lixeiras e canteiros pelas calçadas, dentre outras (**Figuras 58 e 59**). Para os camelôs da via, foi dito que os que fossem cadastrados poderiam trabalhar em fiteiros dispostos ao longo da avenida (que não tinham sido especificados), ou nos *shoppings* populares das Ruas da Saudade e 7 de Setembro (prometidos para entrega em 2019) (PREFEITURA DO RECIFE, 2018).



Figuras 58 e 59 – Imagens de simulação do projeto Nova Conde da Boa Vista.
Fontes: Prefeitura do Recife, 2018.

As obras foram iniciadas em 2018, e finalizadas em 2019, após 1 ano e 3 meses de obra, tendo como órgão responsável a Empresa de Manutenção e Limpeza Urbana (EMLURB). As expectativas para o projeto foram positivas, houve ausência de discussão do projeto durante sua elaboração com a sociedade civil. De acordo com Borges (2018), em março de 2019, o Instituto de Arquitetos do Brasil solicitou junto à Prefeitura do Recife uma audiência pública para discutir o projeto, mas não foi atendido. A Gestão Municipal alegou que as obras não foram classificadas como de grande impacto e, por isso, não haveria necessidade de debate público.

O projeto teve como principal objetivo reorganizar a mobilidade, pois a Conde da Boa Vista tinha sérios problemas de congestionamento e conflito por espaço, seja nas vias de automóveis ou nas calçadas. Uma das ações foi realocar as paradas de ônibus para as calçadas (**Figuras 60 e 61**).

As calçadas foram alargadas e ampliadas em mais de 2.000m², de acordo com site da Prefeitura do Recife (2018). As calçadas onde ficavam as paradas de ônibus foram removidas, o que uniu as faixas de ônibus e automóveis particulares.



Figuras 60 e 61 – Calçadas da Avenida Conde da Boa Vista após requalificação.
Fontes: Andréa Rego Barros, 2020.

As calçadas foram divididas em faixas, a fim de tornar a circulação de pedestres mais dinâmica (**Figura 62**). As paradas de ônibus foram localizadas em uma faixa com 2,5 metros de largura. Uma faixa de serviço de 1,40 metros foi dimensionada para localizar os comerciantes de rua e outros mobiliários, como as lixeiras. A faixa livre, onde estaria o fluxo de pedestres, com 1,80 metros de largura, entre a faixa de serviço e uma faixa variável de acordo com os recuos frontais das edificações da via.

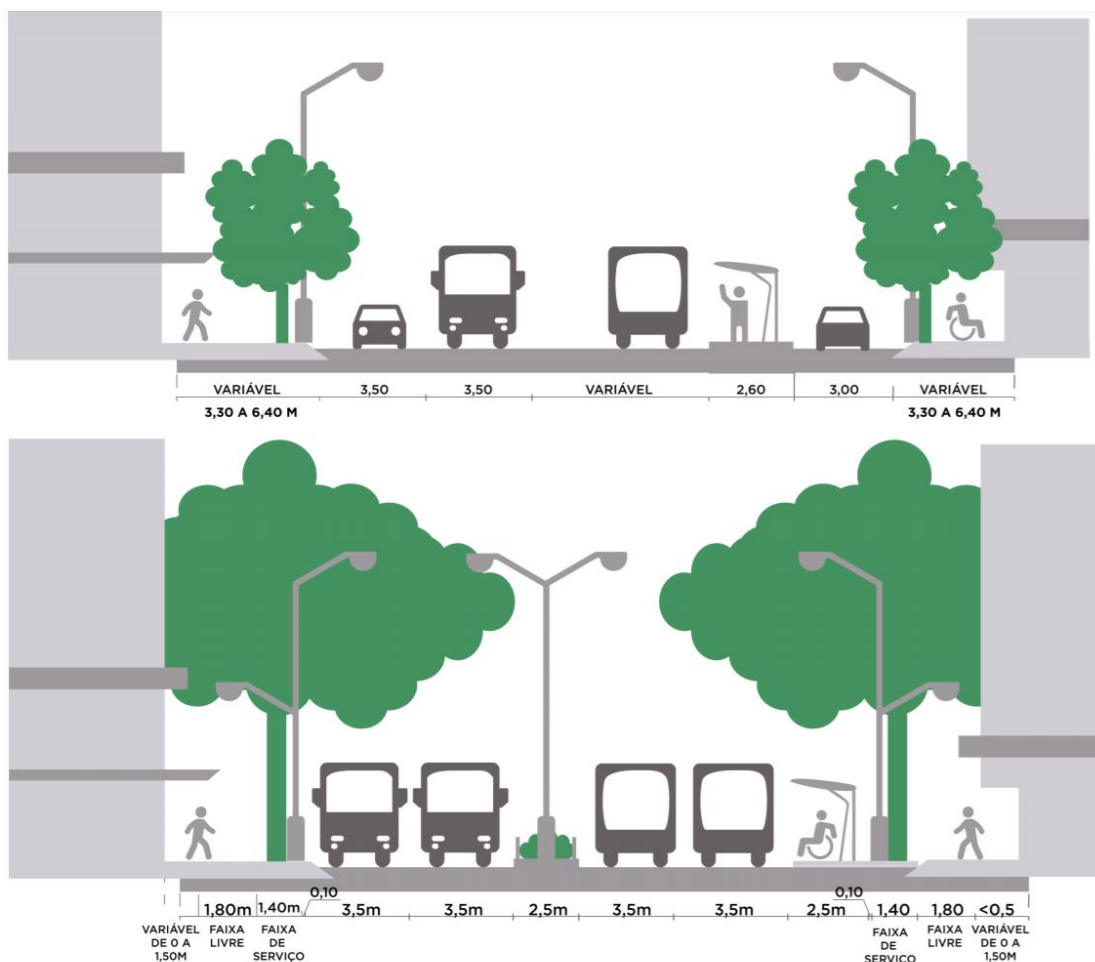


Figura 62 – Esquema de alargamento das calçadas – Antes e depois.

Fonte: Prefeitura do Recife, 2019.

De acordo com site da Prefeitura do Recife (2019), o projeto Nova Conde da Boa Vista foi concluído com quatro meses de antecedência, e trouxe à via em números:

- Alargamento das calçadas com mais 2 mil m² de passeios;
- Aumento de 5 para 13 pontos de travessia;
- Máximo de 75 metros para atingir um dos pontos de travessia;
- 20 novas paradas de ônibus modernizadas. Anteriormente eram 14 paradas;
- Ampliação da cobertura verde em 10 vezes com 2.361m² de canteiros ajardinados e 90 novas árvores;
- **50 novos quiosques para ordenamento do comércio informal, com 100 comerciantes beneficiados**
- Iluminação em Led com 290 luminárias e iluminação específica para os passeios públicos;
- 12 km de malha cicloviária no entorno com seis bicicletários na avenida;

- 135 floreiras, 70 lixeiras tipo papeleira e 13 coletivas no novo mobiliário urbano
- Investimento de R\$ 15,7 milhões.

No entanto, os números de quiosques para o comércio informal e de trabalhadores contemplados ao final do projeto não foram garantidos pelo projeto da prefeitura. Foram resultado da reivindicação e da luta da categoria, conforme será mostrado adiante.

5.4 O Projeto “Nova Conde da Boa Vista” e o direito à cidade dos camelôs da avenida

Para melhor compreender como ocorreu o processo de elaboração e implementação do projeto e se o mesmo atendeu o direito à cidade dos camelôs da avenida, além da pesquisa de dados secundários em jornais e trabalhos acadêmicos, e da vivência da autora deste trabalho no *workshop* que será relatado adiante, foram levantados dados primários através de entrevistas realizadas com atores estratégicos que participaram de forma ativa nas etapas do processo de construção da via, seja na elaboração da proposta ou na sua execução, sendo eles: o ex-secretário da Secretaria de Mobilidade e Controle Urbano, João Braga, que estava no cargo durante a implementação do projeto, cuja secretaria tinha a responsabilidade de resolver a questão específica dos camelôs; o vereador Ivan Moraes, do Partido Socialismo e Liberdade (PSOL), que teve participação importante no processo, pois mediou o diálogo entre gestão pública e comerciantes. Também participou da entrevista junto ao vereador, o seu assessor, Aluizio Câmara, que foi pessoa ativa nas ações do projeto relacionado aos camelôs. Devido a pandemia, as entrevistas ocorreram de modo remoto, nos dias de 12 e 19 de maio de 2021.

Também foi realizada entrevista, de modo presencial, com o presidente do SINTRACI, Edvaldo Gomes, durante sua jornada de trabalho. Por algumas vezes a entrevista foi interrompida por clientes interessados nos produtos comercializados por Edvaldo. Por fim, foram entrevistados 13 camelôs, sendo 9 destes contemplados pelo projeto, e 4 que não foram contemplados e estavam trabalhando nas esquinas da avenida. Todas as entrevistas com os camelôs foram feitas presencialmente nos dias 10 e 17 de maio de 2021, durante o expediente dos camelôs, e foram de suma importância para compreensão dos resultados do projeto, além de permitir que também pudesse ser realizada uma breve observação da dinâmica de trabalho destes comerciantes.

5.4.1 O início do diálogo entre gestão pública e camelôs

Partindo da ótica do direito à cidade, é imprescindível a participação do cidadão na construção da sua cidade e dos espaços que ocupam. Com isso, se faz necessário o diálogo constante entre gestão pública e cidadãos nos processos de intervenções urbanas, de forma que as mudanças não interfiram negativamente na vida das pessoas, mas sim, a partir dos seus anseios e necessidades. Mas o projeto Nova Conde da Boa Vista para os camelôs foi um susto. De acordo com o projeto inicial, só seriam previstos 40 pontos para o comércio de rua - sem especificação do mobiliário e da disposição dos pontos na avenida - número muito inferior à quantidade de camelôs que ocupavam as suas calçadas, além da retirada dos comerciantes de alimentos manipulados na hora.

De acordo com Ivan Moraes, em 2018 existia um rumor na Câmara sobre um novo projeto pra Conde da Boa Vista, mas ninguém sabia de muitos detalhes, pois a Prefeitura não havia levado o projeto para discussão na Câmara, embora audiências para discutir o assunto tivessem sido solicitadas, inclusive por vereadores da própria base do governo.

O que é considerado um aspecto negativo do projeto, uma vez que, conforme aponta Harvey, o direito à cidade deve se construir a partir das diversas demandas de quem nela habita, não somente a partir de visões isoladas dos gestores, que por muitas vezes, não usufruem dos espaços públicos, ao contrário, terminam por reproduzir modelos excludentes, que procuram higienizar as cidades. Conforme apontou o vereador Ivan Moraes, ao se referir ao projeto, o interesse da gestão era “limpar a Conde da Boa Vista”.

Conforme João Braga relatou, a coordenação do desenho do projeto ficou nas mãos de Maria Eduarda Campos – Diretora Executiva de Projetos Especiais da Secretaria de Infraestrutura e Habitação e filha do ex-governador do Estado, Eduardo Campos. A coordenação das obras ficou sob a responsabilidade da EMLURB, além da participação da SEMOC e da Autarquia de Trânsito e Transporte (CTTU). O ex-secretário relata que primeiramente foi definida a questão dos pedestres, reformulando as travessias e calçadas. Após isso, a questão do transporte público e ciclovias, para então, chegar ao comércio de rua, listando 100 camelôs juntamente ao SINTRACI, para que fossem cadastrados ou tivessem seus cadastros atualizados, para assim serem contemplados com quiosques na avenida para trabalhar. Quando questionado de onde tinha partido a iniciativa de incluir o comércio de rua no projeto, João Braga afirmou que a iniciativa tinha partido da gestão. Mas, contrariamente, o presidente do sindicato, Edvaldo Gomes, afirmou que:

Nesse processo de revitalização da Boa Vista, a Prefeitura não queria botar 100 quiosques, a prefeitura queria botar 40. Mas aí fizemos um protesto dia 28 de março de 2019, e esse protesto abriu a negociação, então a gente chamou o vereador Ivan Moraes. E aí ele (João Braga) queria dar 40 lugares, depois foi pra 80, acabou em 100, **mas não foi de mão beijada não, a gente teve que ir pra rua reivindicar esse direito** (GOMES, 12 de maio de 2021).

A partir de então, os camelôs começaram a realizar atos de protestos na avenida (**Figura 63**), e o SINTRACI⁷ procurou o mandato de Ivan Moraes, que convocou reunião com a SEMOC, convidando também a representante da EMLURB, Marília Dantas, que atualmente lidera a Secretaria de Infraestrutura da RMR. De acordo com Ivan Moraes, a reunião havia sido convocada para tentar entender a situação do comércio de rua no projeto e chegar a algum acordo, mas como o vereador afirma “havia muita pressa da EMLURB em iniciar as obras”.



Figura 63 – Manifestação dos camelôs e ambulantes na Conde da Boa Vista em 2019. Fonte: Brasil de Fato Pernambuco, 2019.

Ivan Moraes também afirmou que parecia que a SEMOC não estava participando tanto quanto gostaria do projeto, pois a EMLURB não estava dando tanta abertura, mas que mesmo assim João Braga se mostrava impositivo: “vai fazer uns 40 quiosques, porque são 40 mesmo, porque só cabe 40, porque eu não quero ninguém vendendo comida, porque sei lá”.

⁷ De acordo com Ivan Moraes, a relação do seu mandato com o sindicato já era antiga, uma vez que já tinham trabalhado juntos em outras pautas referentes ao comércio de rua no Recife, o que nos afirma a importância destes laços, pois foi a partir deste trabalho conjunto que foi possível iniciar o diálogo com os setores responsáveis pelo projeto.

Esta falta de argumento para a remoção das pessoas dos espaços urbanos é uma constante nas cidades brasileiras. Ao que parece se justifica muito por preconceitos estéticos, de classe e de raça, uma vez que o *popular* – no caso, o comércio de rua - está contrário ao que se diz belo e organizado, e a importância que estas pessoas têm no desenvolvimento das cidades é deixada de lado, negando a elas o seu direito à cidade.

Após a reunião com a SEMOC foi possível adiar o início das obras em uma semana, para que pudessem organizar juntamente com o sindicato alguma forma de mudar a situação. Uma vez que o Executivo não se mostrava interessado em criar estudos de viabilidade para incluir os camelôs no projeto, o SINTRACI e o mandato de Ivan Moraes entenderam que realizar estes estudos por conta própria e apresentá-los em audiência seria uma forma de solucionar o problema.

5.4.2 Estudos de viabilidade para inclusão dos camelôs na Nova Conde da Boa Vista

Então, com o intuito de contemplar os camelôs no projeto Nova Conde da Boa Vista, foram realizadas uma pesquisa socioeconômica para conhecer melhor que são esses trabalhadores e um workshop para discutir possibilidades projetuais a fim de incluí-los no projeto. Cabe destacar que essas ações não foram realizadas pelo Poder Executivo, responsável pelo projeto, mas sim de iniciativas de outros setores que se sensibilizaram, pois acreditam que os camelôs têm direito à cidade, pois são parte integrante dela.

- Pesquisa de dados socioeconômicos

Como estratégia para convencer o executivo de que estes trabalhadores eram importantes para a cidade e para economia, e que tinham direito a estar na Nova Conde da Boa Vista, foi idealizada pelo mandato do vereador e pelo SINTRACI uma pesquisa censitária para traçar o perfil dos camelôs e ambulantes que trabalhavam na via. Como disse Ivan Moraes na entrevista:

Quando a gente se arma de informação e de conteúdo, a gente fortalece muito o discurso. Então, mais do que dizer assim: “ah, e os ambulantes, os pobrezinhos”, isso até conquista muita gente pela sensibilização, mas eu gosto de dizer: olha, isso aqui é bom pra cidade, nós temos que entender isso (MORAES, 19 de maio de 2021).

A pesquisa foi realizada pelas sociólogas Marília Nascimento e Cecília Cuentro, entre os dias 11 e 15 de março de 2019, nos três turnos (manhã, tarde e noite). Foram entrevistados todos os ambulantes que trabalhavam na avenida, totalizados em 324⁸.

De acordo com alguns dados da Prefeitura do Recife (**Quadro 1**) anteriores à pesquisa e trazidos por Araújo (2014), podemos notar que nem sempre a Conde da Boa Vista foi o local de maior concentração do comércio de rua no bairro da Boa Vista. Em 2003, a avenida não tinha nenhum ambulante registrado devido a algumas ações de remoção, mas em 2006 aparece com 48 registros, número bem inferior ao exibido por algumas de suas ruas transversais e adjacentes, como as Ruas do Hospício e Sete de Setembro. Verifica-se mais uma vez que, mesmo após remoções, esses comerciantes tendem a voltar para a Conde da Boa Vista, que se consolidou enquanto um dos pontos com maior concentração de camelôs e ambulantes no centro do Recife por concentrar pessoas, e em 2015 já contabilizava em torno de 220 trabalhadores nas calçadas (JORNAL DO COMÉRCIO, 2015).

⁸ De acordo com Cuentro e Nascimento (2019), dos 324 camelôs contabilizados, 20 se recusaram a responder o questionário.

Ruas / Praças / Avenidas	2003	2006	% de variação
Rua da Aurora	20	4	-400,00
Rua da Conceição	23	20	-15,00
Av. C. da Boa Vista	-	48	-
Rua Gervásio Pires	31	30	-3,33
Rua do Hospício	177	169	-4,73
Av. Manuel Borba	20	18	-11,11
P. Machado de Assis	13	23	76,92
Rua do Riachuelo	40	42	5,00
Rua da Saudade	31	25	-24,00
Rua Sete de Setembro	111	113	1,80
Parque 13 de Maio	50	74	48,00
Rua da União	19	22	15,78
Av. Visconde de Suassuna	20	19	-5,26
Subtotal	555	607	9,37
Outras ruas	222	229	3,15
Total	777	836	7,59

Quadro 1 – Comerciantes de rua registrados entre 2003 e 2006 no bairro da Boa Vista.
Fonte: Araújo, 2012.

Ao compararmos os dados mostrados acima com os da pesquisa realizada pelo mandato do vereador em 2019 (**Gráfico 1**), podemos identificar um aumento considerável no número de camelôs e ambulantes na Conde da Boa Vista no decorrer dos anos, uma vez que em 2019 a quantidade era praticamente 6 vezes maior do que a apontada em 2006. A maior densidade se concentrava no trecho em frente ao *Shopping Boa Vista*, como mostra a Figura 64.

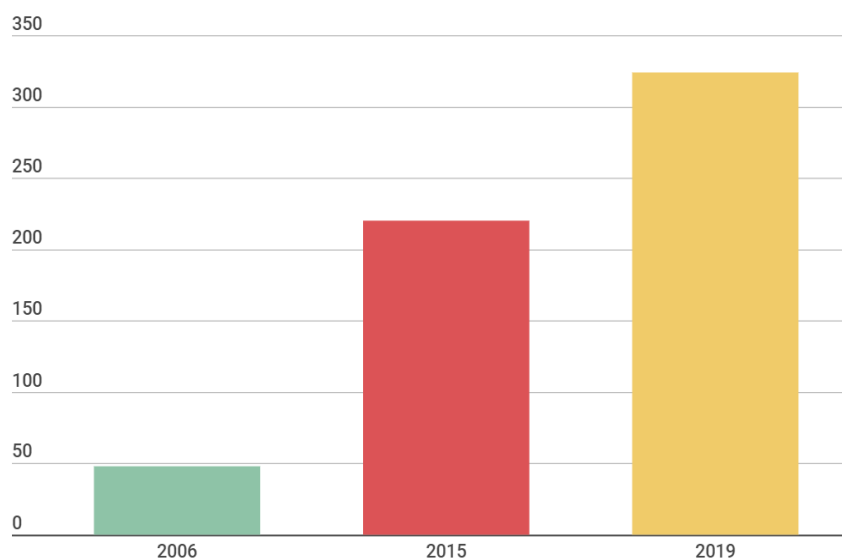


Gráfico 1 – Número de comerciantes de rua na Avenida Conde da Boa Vista
Fonte: elaboração própria, 2021.



Figura 354 – Mapa de densidade de camelôs na Avenida Conde da Boa Vista.
Fonte: Cuentro e Nascimento, 2019.

Sobre gênero, pessoas que se identificam enquanto homens se mostraram a maioria, totalizando 231. Mulheres totalizavam 72, e pessoas que preferem não se identificar o gênero, 1. A faixa etária predominante: entre 30 e 59 anos.

Já na questão de raça/cor, camelôs que se autodeclararam negros se mostraram em disparado, com 74% conforme mostra o Gráfico 2, o que confirma que o comércio de rua continua sendo um trabalho executado por pessoas negras, desde o século XIX.

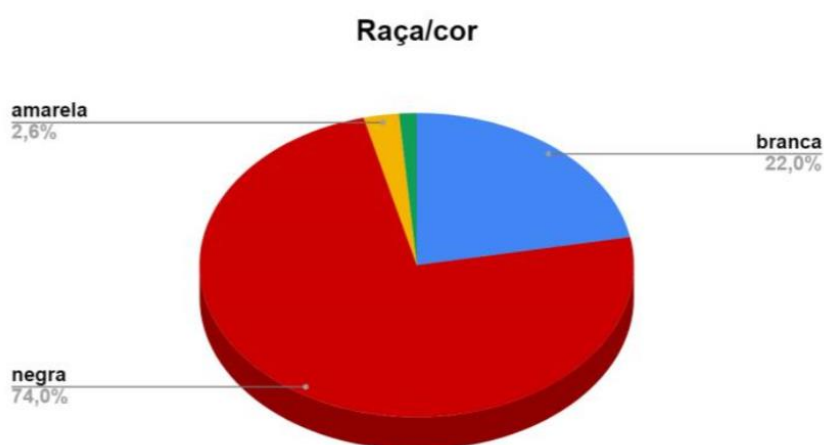


Gráfico 2 – Raça/cor das/os comerciantes de rua da Avenida Conde da Boa Vista.
Fonte: Cuentro e Nascimento, 2019.

Outro dado importante coletado na pesquisa de 2019, foi o grau de escolaridade dos camelôs (**Gráfico 3**). Fazendo um somatório das pessoas que não concluíram o ensino médio, temos uma significativa taxa de 63,2%, que demonstra que o baixo nível de escolaridade faz com que estas pessoas não sejam inseridas pelo mercado de trabalho. E como Cuentro e Nascimento (2019) refletem, se cruzarmos estes dados com os dados de raça/cor, são apontadas as desigualdades raciais e históricas da nossa sociedade, pois fica posto que pessoas negras têm menos acesso à educação do que pessoas brancas, e em conseqüente, têm mais dificuldade de qualificação profissional.



Gráfico 3 – Escolaridade das/os comerciantes de rua da Avenida Conde da Boa Vista. Fonte: Cuentro e Nascimento, 2019.

Dos entrevistados pela pesquisa de 2019, foi constatado que 94,7% tinham como o comércio de rua a sua única fonte de renda. Além de que, 82,6% dos entrevistados, possuem dependentes financeiros. O que nos aponta a necessidade do reconhecimento do comércio de rua enquanto meio legítimo de sustento de diversas famílias que vivem na Região Metropolitana do Recife. Também foi constatado que dos entrevistados, 56,6% tem uma jornada de trabalho de 8 a 12 horas por dia (**Gráfico 4**), o que também aponta a centralidade do trabalho na vida destas pessoas, e a permanência nos espaços públicos – reiterando a necessidade destas pessoas de ter seu direito à cidade atendido.



Gráfico 4 – Horas de trabalho das/os comerciantes de rua da Avenida Conde da Boa Vista. Fonte: Cuentro e Nascimento, 2019.

A pesquisa também afirma que, dos entrevistados, 95,7% trabalham com equipamentos móveis como carroças, tabuleiros e gradis, enquanto 4,3% são fixos - compreendendo as bancas de revista e fiteiros dispostos ao longo da avenida. Porém, mesmo com equipamentos móveis, a maioria se estabelecia no mesmo ponto: dos entrevistados, houve quem afirmou estar a mais de 25 anos no mesmo ponto. No que se refere aos produtos comercializados, a partir dos dados coletados na pesquisa de 2019, foi atestado que os produtos importados são os mais comercializados na avenida, principalmente os acessórios para celular com 45,1%, seguido dos alimentos com 39%; serviços de variedades como fiteiros e banca de revistas (que oferecem serviços como aferição de pressão, chaveiros e esteticistas) apresentam valores aproximados a 4,6% e 4,3%. E apenas 1% para os artigos de época, relacionados a festividades (adereços para carnaval, decorações para natal e São João por exemplo)(**Gráfico 5**).



Gráfico 5 - Mercadorias comercializadas pelas/os comerciantes de rua da Avenida Conde da Boa Vista.

Fonte: Cuentro e Nascimento, 2019.

Um dado relevante está relacionado a distribuição espacial desses produtos com os horários. Nos turnos da manhã e da tarde há uma grande concentração dos importados nas calçadas do *shopping* Boa Vista e do antigo colégio Marista. No turno da noite, é mais forte a comercialização de alimentos nos trechos próximo ao shopping Boa Vista, Cinema São Luís, cursos técnicos e faculdades localizadas ao longo da avenida (CUENTRO E NASCIMENTO, 2019), e são estes que atuam espontaneamente enquanto “vigilantes” urbanos, tanto durante o dia quanto durante a noite, fazendo com que a volta para casa de muitos trabalhadores e estudantes seja mais segura.

Na pesquisa também foi constatado que mais de 70% dos comerciantes adquirem suas mercadorias no comércio formal do centro da cidade, estimulando a economia e gerando renda para outras lojas, depósitos, fábricas, e até mesmo outros micro empreendimentos informais, além de gerarem em média R\$ 4,5 milhões todos os anos para a economia.

Trazendo outros dados mais recentes que foram coletados a partir das entrevistas para este trabalho, em 2021, os camelôs foram questionados sobre o porquê de serem camelôs, e se pretendiam mudar de profissão. As opiniões foram parecidas, e dos entrevistados apenas 1 deles afirmou que pretendia mudar de profissão, alguns afirmaram que não viam outras

oportunidades no mercado de trabalho, mas foi unânime a justificativa da autonomia e liberdade que o comércio de rua lhes garante, uma vez que são seus próprios patrões, e na rua, conseguem conviver com uma pluralidade de pessoas e assim, criar novas relações e experiências. Também foi informado que o rendimento do trabalho camelô era maior do que o que rendia um trabalho formal. Outro fato a ser destacado é a confirmação da predominância de pessoas negras e pardas no trabalho camelô.

Dito isto, podemos afirmar que a forte presença do comércio de rua não se justifica apenas pela falta de emprego, sendo também parte da cultura de trabalho brasileira, e como já afirmado, continua sendo um trabalho executado por pessoas negras, sem acesso à qualificação, que enxergam no trabalho de rua sua liberdade e autonomia financeira, tal qual os negros de ganho no século XIX, uma vez que o mercado formal não abre espaços para estas pessoas.

- **Workshop “Nova Conde da Boa Vista e o Comércio Popular”**

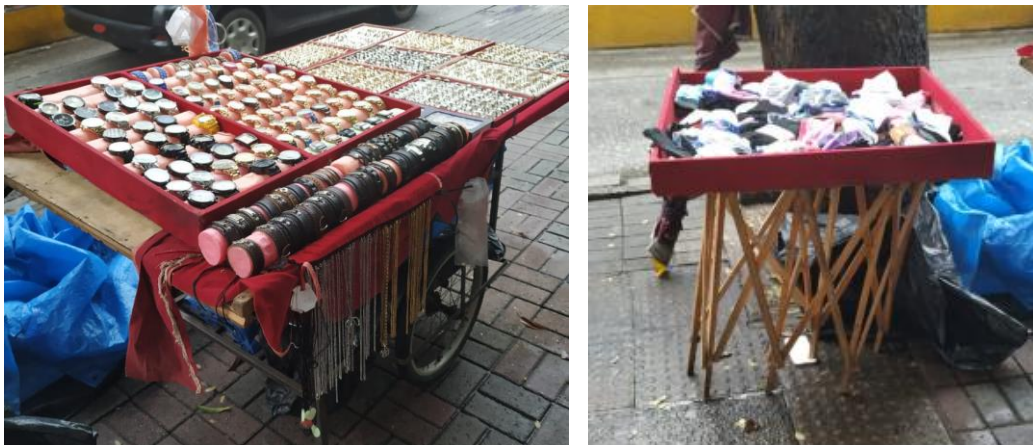
Para além da pesquisa, foi desenvolvido um workshop pela Universidade Católica de Pernambuco/UNICAP em parceria com o vereador Ivan Moraes e SINTRACI, a fim de discutir o projeto e apresentar formas e alternativas para que mais comerciantes pudessem ser incluídos na requalificação da avenida, e assim pudessem continuar trabalhando no local. Realizado entre os dias 11 e 13 de abril de 2019, em Recife, o workshop reuniu profissionais e estudantes das áreas de arquitetura, urbanismo e comunicação, e tinha como objetivo avaliar de forma coletiva a situação atual do comércio popular na Avenida Conde da Boa Vista e assim, identificar caminhos para a elaboração de diretrizes que fizessem uma conciliação entre as demandas urbanas e as demandas do comércio de rua existente na avenida (**Figura 65**).



Figura 65 – Participantes no workshop Boa Vista e o Comércio Popular.
Fonte: Arquivo do Workshop, 2019.

Os participantes se dividiram em 3 grupos técnicos: Gestão Cidadã, Desenho Urbano e Desenho de Mobiliário. A partir de discussões em grupo, visitas a campo e entrevistas com atores envolvidos, foram apontados os aspectos positivos e negativos existentes no projeto apresentado pela prefeitura, como também na situação da avenida antes do início das obras, para que assim, fossem criadas diretrizes específicas que pudessem equacionar as demandas urbanas e as demandas do comércio de rua na avenida.

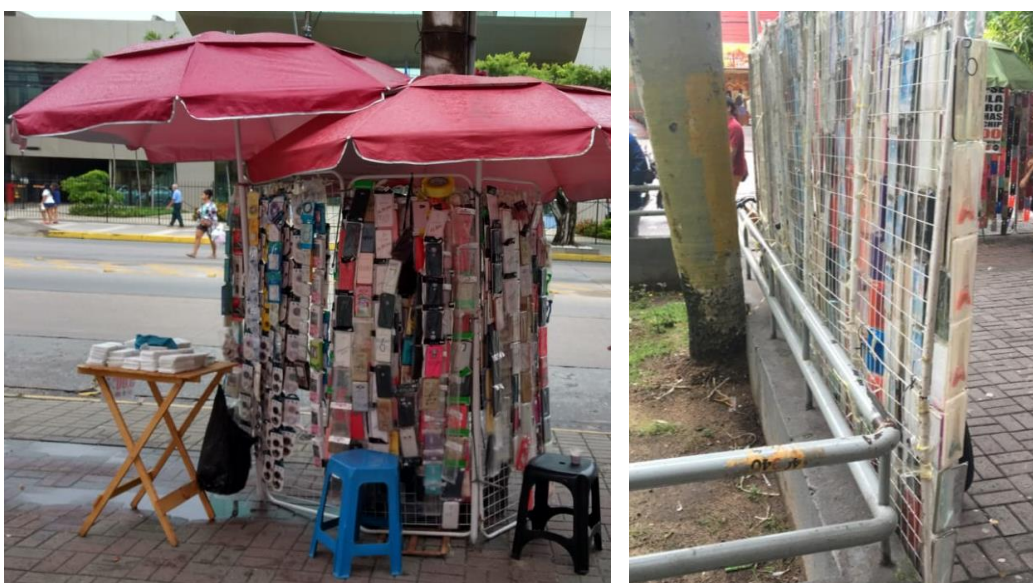
O grupo de desenho de mobiliário – o qual a autora fez parte – a partir de pesquisas em campo e entrevistas com camelôs e ambulantes que atuavam na avenida, conseguiram observar algumas dinâmicas e equipamentos utilizados por estes trabalhadores de forma que o projeto de mobiliário a ser elaborado pudesse atender às demandas de trabalho destas pessoas. Como mostrado na pesquisa censitária, sendo os acessórios para celular os produtos mais comercializados, os gradis e tabuleiros eram os equipamentos que mais apareciam ocupando a avenida. O tabuleiro, seja apoiado em pés de madeira, ou em carrinho, se tornam expositor de diversos produtos (**Figuras 66 e 67**), e pode ser montado em qualquer superfície plana.



Figuras 66 e 67 - Diferentes formas de utilização dos tabuleiros.

Fonte: a autora, 2019.

Já os gradis, práticos e leves, são expositores verticais com várias possibilidades de uso, e possibilitam também uma flexibilidade na forma de ocupar os espaços, o que permite que o comerciante consiga expor verticalmente seus produtos em qualquer lugar (**Figuras 68 e 69**), facilitando também a ocupação dos espaços públicos.



Figuras 68 e 69 - Gradis e outros equipamentos utilizados pelos camelôs na Conde da Boa Vista.

Fonte: a autora, 2019.

Também podemos observar nas imagens acima que, por mais práticos que sejam, estes equipamentos são utilizados de forma improvisada, a partir da demanda do comerciante, demonstrando as soluções alternativas e inusitadas desses trabalhadores, para que possam trabalhar.

Bancos viram mesas de apoio (**Figura 70**); as estruturas se apoiam umas nas outras por meio de amarrações, ou são amarradas em postes com cordas (**Figura 71**); os guarda-sóis para proteção contra sol e chuva também são fixados de forma improvisada – o que durante uma chuva mais forte pode danificar os produtos, causando prejuízo ao comerciante. Também não há local para armazenamento dos produtos e de itens pessoais, o que dificulta de certa forma a atividade no dia a dia. No fim do expediente, também é necessário desmontar toda a banca, para deixar seu equipamento de trabalho e mercadorias em algum depósito no bairro.



Figuras 70 e 71 – Banco utilizado como apoio de camelô; amarração de equipamento em poste.
Fonte: a autora, 2019.

- **Resultados do Workshop**

Ao final do workshop, foi feita uma outra proposta de disposição dos pontos para os camelôs, para contrapor a do projeto original (**ver nos anexos**), e nessa nova proposta seria possível que praticamente todos os camelôs e ambulantes contabilizados pela pesquisa pudessem continuar na avenida mesmo após a implementação do projeto (**ver nos anexos**), uma vez que o novo dimensionamento das calçadas apresentava uma larga faixa de serviço que dava a possibilidade de uma

melhor relação entre os comerciantes e pedestres, sem disputa por espaço. Mas para atingir este número, algumas ações deveriam ser feitas. Algumas de aplicação mais fácil, como a inclusão de pequenos fiteiros nas paradas de ônibus, similares aos existentes nas paradas de ônibus da Praça do Derby para contemplar os comerciantes que já ficavam nas paradas (Figura 72).



Figura 72 - Proposta de fiteiros nas paradas de ônibus.
Fonte: Arquivos Workshop, 2019.

Outras ações iriam demandar maior investimento do poder público, como a criação de um *shopping* popular (Figura 73), ou de uma praça de alimentação para locar os comerciantes de comida que seriam removidos da avenida – e que em grande maioria, são mulheres. A professora Clarissa Duarte, da Universidade Católica, afirmou que para que se garantisse o fluxo de pessoas no local, este *shopping* popular deveria estar localizado no mesmo local de outro serviço âncora, como um Expresso Cidadão, e assim, não se repetissem os mesmos erros ocorridos em outros casos, como o Camelódromo da Dantas Barreto, ou o Mercado das Flores. Também deveria ser estimulada a “gentileza urbana”, que de acordo com Clarissa Duarte, se caracteriza por incentivar equipamentos semi-públicos a acolher alguns desses comerciantes, como na área em frente ao shopping (ver em anexos).

Mas de qualquer forma, nas calçadas já poderiam ser locados um número muito maior de comerciantes do que o estipulado pelo projeto sem que isso interferisse negativamente na caminhabilidade das calçadas.

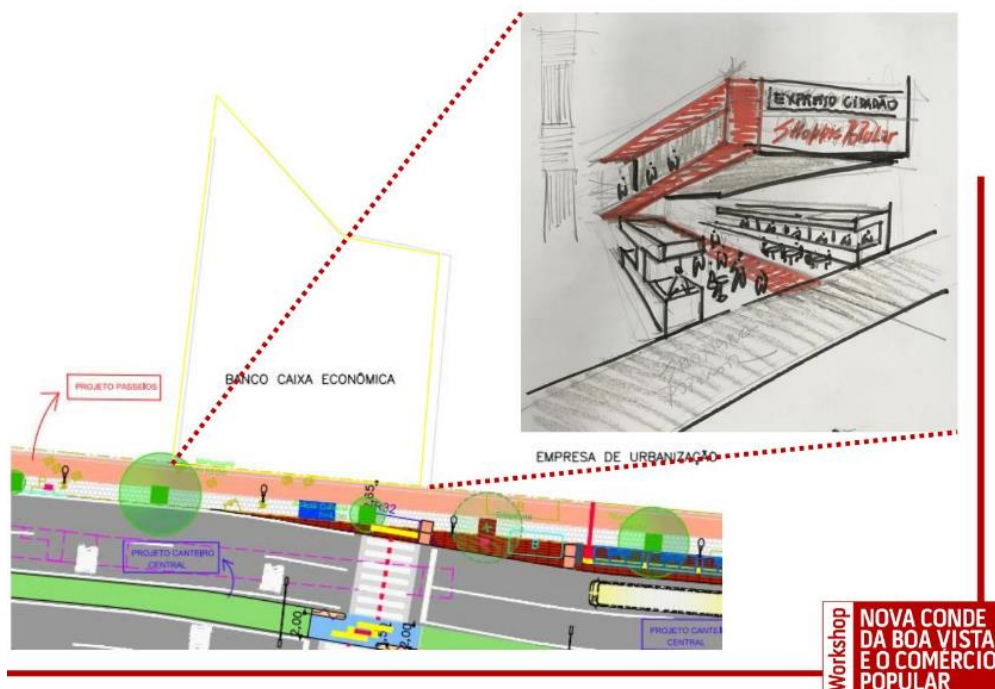


Figura 73 – Proposta de *shopping* popular elaborada no workshop.
Fonte: Arquivos Workshop, 2019.

Também foi constatado no workshop a carência de uma regulamentação que delimite direitos e deveres para a prática do comércio de rua na avenida e para a atuação dos agentes de controle urbano, e que como foi constatado nos capítulos anteriores, se mantém realidade a muitos anos, mesmo existindo o desejo dos comerciantes de ter reconhecimento enquanto trabalhador, para que a categoria seja organizada e resguardada por direitos. Por fim, o grupo de desenho de mobiliário, com participação dos camelôs dando sugestões, chegou a algumas ideias de mobiliários padronizados, em formato de quiosque, que tentassem atender as diversas demandas dos camelôs e ambulantes, fornecendo estrutura de energia elétrica, descarte de resíduos, proteção contra sol e chuva e área para armazenamento e estoque, para que não precisassem no fim do expediente, se deslocar com seu equipamento e suas mercadorias para algum galpão.

5.4.3 Audiência pública: “A Situação do Comércio Informal na Avenida Conde da Boa Vista”

A pesquisa e o resultado do workshop foram apresentados à gestão municipal na Audiência Pública “A Situação do Comércio Informal na Avenida Conde da Boa Vista”, realizada dia 17 de abril de 2019, promovida pelo mandato do vereador Ivan Moraes na Câmara Municipal do Recife (**Figuras 74 e 75**). O vereador relembra da audiência com alegria, pois estava cheia e foi decisiva para mudança dos rumos do comércio de rua na avenida:

Fizemos audiência pública e ela foi uma grande chave, porque foi quando Braga olhou e falou: “pô, a galera trabalhou”, sabe? O fato da gente ter mostrado a importância econômica da galera e ter mostrado de forma muito técnica, que de fato cabe o camelô na Conde. Isso fez com que Braga tivesse também a oportunidade de dialogar mais sobre o projeto, isso na minha interpretação. Eu disse: “pô, a galera tá abrindo pra mim a porta que eu queria”, porque a EMLURB tá correndo solta com a princesa (Eduarda Campos), né? Que é a filha do Eduardo. A gente se meteu na briga da Casa Grande. E foi aí que o processo começou mesmo, depois da audiência pública (MORAES, 19 de maio de 2021).

Estes fatos nos fazem recorrer ao pensamento de Marx, citado por Harvey (2014), e já mencionado neste trabalho: “entre direitos iguais, o que decide é a força”. A “briga da Casa Grande” a qual o vereador se refere, se mostrava uma disputa desigual para os camelôs. Mas na situação desta audiência, podemos afirmar que se criou uma força a partir de reivindicações e articulações coletivas, que permitiu aos camelôs o direito de participar das transformações dos espaços que ocupam - inclusive com o presidente do sindicato sentado à mesa juntamente aos outros técnicos e atores da gestão, mostrando a importância deste ator no processo (**Figura 78**). O direito à cidade estava se fazendo realidade.



Figuras 74 e 75 - Audiência Pública “A Situação do Comércio Informal na Avenida Conde da Boa Vista”
Fontes: Ivan Moraes Filho, 2019.

Mas esse direito à cidade não se fez por completo. Dentre as propostas elaboradas no workshop, somente a do mobiliário foi acatada pela prefeitura, que escolheu uma das propostas de quiosque desenvolvidas (**Figura 76**), o qual seria dividido por dois comerciantes, um de cada lado, com acesso à energia elétrica, área para armazenamento de estoque ou objetos pessoais, e acessórios que poderiam ser utilizados de formas distintas para expor os produtos comercializados. A SEMOC estipulou apenas 50 quiosques, contemplando 100 comerciantes, número inferior ao existente na via, além dos comerciantes de alimentos produzidos *in loco* que não seriam contemplados.



Figura 76 – Proposta de mobiliário urbano idealizada no workshop.
Fonte: Arquivos Workshop, 2019.

Após esta audiência pública, foi realizada oficina de prototipagem do quiosque em parceria com a FabLab Recife⁹, onde o desenho do mobiliário foi melhor detalhado, juntamente ao sindicato. O protótipo foi implantado na avenida como forma de teste, durante um mês (**Figuras 77 e 78**). Após a fase teste e aprovação, os quiosques foram colocados nos pontos restantes da via. Atualmente, todos os quiosques já estão implantados.



Figuras 77 e 78 – Protótipo de fase teste implantado na Boa Vista.

Fonte: Flickr Ivan Moraes, 2019.

5.4.4 Implementação dos quiosques e os resultados do projeto colhidos

Sobre a distribuição dos quiosques, era um trabalho difícil: distribuí-los para poucos, com tantos precisando trabalhar. Edvaldo Gomes, presidente do SINTRACI, conta que o critério escolhido para os camelôs que seriam contemplados pelo quiosque foi feito a partir de uma lista de 94 comerciantes dada pela SEMOC – número diferente do contabilizado na pesquisa.

⁹ Laboratório de fabricação digital e empresa de design que fornece ferramentas controladas pelo computador e materiais para a produção rápida de objetos, estimulando a inovação por meio da prototipagem.

Quando questionado sobre essa lista, João Braga relata que “tinha só 94 camelôs, não 324. Contaram com os ambulantes que vendiam pipoca no ônibus” – o que pareceu uma visão equivocada, e impositiva para não incluir mais comerciantes. Edvaldo Gomes relatou que:

Quando a prefeitura botou os 100 quiosques, ele (Braga) deu uma lista de 94 pessoas cadastradas que receberiam. Aí com essa listagem, nós fomos atrás dessas pessoas, pra ver se elas realmente existiam. E a gente constatou que dessas, 56 pessoas não trabalhavam mais como camelô: uns tinham morrido, uns tinham ido embora, como meu filho mesmo, que ainda tinha cadastro mas não tava nem na cidade mais (GOMES, 12 de maio de 2021).

Com esta confusão de números e listas, houve necessidade de atualização de antigos cadastros, e realização de novos. De acordo com João Braga, o cadastramento foi feito juntamente ao SINTRACI, com foto, no local onde o camelô já tinha se estabelecido (**Figura 79**). Como forma de evitar a venda do cadastro, há uma atualização anual. O cadastro periódico foi criticado pelo presidente do sindicato, que acredita que deveria ter um prazo maior.



Figura 79 - Cadastro da Prefeitura.
Fonte: a autora, 2021.

Nas entrevistas realizadas com os camelôs da avenida, foi questionado como tinha se dado o processo de cadastramento com a Prefeitura. Estes relataram que o processo em si não tinha sido difícil, pois um fiscal da prefeitura tinha ido até ele e encaminhado, mas que demorava: um deles afirmou que seu cadastro chegou a ser analisado 5 vezes. Um relato constante foi que antes do cadastramento, a situação de trabalho era difícil devido à perseguição dos fiscais, que confiscavam as mercadorias. Todos os camelôs entrevistados já tinham tido suas mercadorias apreendidas por fiscais da prefeitura. Analisando as respostas, o que se mostra é que o sistema de cadastramento em Recife é uma forma de regulação que não tem uma manutenção constante, e que só funciona quando é de interesse da prefeitura, em períodos de projetos de requalificação, ou por alguma questão política. Quando não há essa manutenção, os camelôs ficam sem respaldo jurídico para a atividade e para a ocupação dos espaços públicos, e não podem se defender da apreensão de suas mercadorias além de possíveis violências de repressão. Aluizio Câmara na entrevista lamenta que as soluções encontradas para regulação do comércio de rua no workshop foram deixadas de lado:

Acho que as soluções do workshop que diziam respeito a questão da gestão, da capacitação, da responsabilidade, tanto do público quanto dos ambulantes, e da formalização do comércio informal, sobre criar uma convenção pra que eles funcionassem – foi onde a gestão municipal não quis dialogar (CÂMARA, 19 de maio de 2021).

O sistema de cadastramento poderia ser uma ferramenta aliada para o comércio de rua, contanto que seja pensado para agregar, e não para reprimir. O cadastramento poderia vir junto a capacitações, como Câmara relata acima, para que estes comerciantes possam ser regulamentados enquanto microempreendedores, e com o cadastramento, possam ter mais segurança e direito de ocupar os espaços públicos.

- **Distribuição dos quiosques**

De acordo com João Braga, foi o SINTRACI que distribuiu todas as concessões¹⁰ de uso do quiosque. Sobre o critério de distribuição dos pontos, Edvaldo Gomes conta que foi dito pela SEMOC que os camelôs deveriam permanecer nos pontos onde já estavam estabelecidos, ou o mais próximo possível. Porém, para o trecho em frente ao Shopping Boa Vista, onde tinha maior concentração de camelôs, e era o ponto mais cobiçado, havia sido estipulado por João Braga apenas 5 quiosques. Mas após discussões, conseguiram aumentar para 10, distribuídos pelas calçadas de ambos os lados, contemplando 20 comerciantes, o que continuou sendo um número inferior ao que caberia neste trecho, e com isso, muitos camelôs que ficavam no local foram realocados ou removidos, o que já tirou o direito destas pessoas de ocupar aquele local. Os outros quiosques foram dispostos de forma espaçada ao longo das calçadas da avenida, e ficou evidente que ainda tinha muito espaço e mais pontos poderiam ser colocados sem que interferisse negativamente na mobilidade das calçadas.

- **Resultados colhidos**

Para entender o resultado da nova configuração do comércio de rua na avenida, os camelôs entrevistados foram questionados se gostavam do ponto que estavam trabalhando, e se puderam escolher. Alguns permaneceram na área onde já trabalhavam, como no critério utilizado para distribuição, mas os que mudaram de ponto alegaram que não puderam decidir o novo ponto. Estes estavam desgostosos com o local que foi designado, com a justificativa do movimento fraco.

¹⁰ Contrato de permissão de uso do quiosque, que garante ao camelô uma posse temporária daquele mobiliário. Não consegui ter acesso a um exemplar do contrato, mas ao que me foi informado por Edvaldo e por alguns camelôs entrevistados, tem validade de 3 anos, e nele estão algumas regras de uso, como a proibição de aluguel a terceiros.

Já as opiniões sobre os quiosques foram variadas. Em geral, foi de agrado dos comerciantes, mas houve sugestões de melhora, como: o tamanho, que poderia ser maior; a falta de energia elétrica, que de acordo com eles, estavam a algum tempo tentando resolver, em contato com a Companhia Energética de Pernambuco (CELPE); a divisão para dois comerciantes, alguns preferiam que fosse independente - um dos entrevistados afirmou que os camelôs que dividissem deveriam comercializar produtos distintos, de forma que não interferisse nas vendas do vizinho; e a fachada frontal, que deveria ser voltada para as calçadas para que os produtos ficassem mais visíveis aos pedestres. Um comerciante também criticou que a prefeitura se abstém de qualquer responsabilidade sobre os equipamentos: “se arrombarem o quiosque por exemplo, todo o prejuízo é meu, e já houve casos de arrombamentos de quiosques por aí”.

Na opinião de João Braga, a frente do quiosque deveria ser virada para as calçadas, como alguns camelôs também sugeriram, mas alegou que “foi escolha do sindicato”. Para Ivan Moraes e para Edvaldo Gomes, o quiosque é uma grande vitória conquistada a partir da luta coletiva por direitos ao trabalho e à cidade, além de ter sido um equipamento desenhado juntamente aos camelôs. Mas ainda há muitos problemas sem resolução.

Um problema constatado nas observações foi a existência de alguns quiosques fechados, e de acordo com um dos entrevistados, havia quiosques “abandonados”. Outra pendência foi a inclusão de pessoas que vendem alimentos, que foram proibidas de trabalhar na avenida, e que em grande maioria são mulheres, que geralmente já têm mais desafios em ocupar os espaços devido a desigualdade de gênero e violências, mas de acordo com Ivan Moraes, seu mandato fez uma emenda parlamentar, para a capacitação dessas mulheres que trabalham com manipulação de alimentos na rua juntamente a Secretaria da Mulher, que ainda está na tentativa de aprovação.

Ivan Moraes e Aluizio Câmara também relataram a pendência da confecção de acessórios desenhados para os quiosques, como ganchos e afins para exposição de bonés, relógios, entre outros, que não foram feitos porque “uma secretaria jogava para a outra pagar, e no fim ninguém pagou”. Também foi relatado por ambos que o ex-secretário tinha receio de uma “despadronização”, sobre a questão da customização dos quiosques pelos camelôs, reforçando o preconceito estético e social existente por parte da gestão:

Porque a Prefeitura não queria, Braga não queria, que a galera cobrisse os quiosques quando chovesse porque ele acha que despadroniza, só que se eles querem que seja padronizado eles precisam oferecer soluções, né? Então aos poucos você já vê que tá saindo do padrão porque quando chove a galera vai se proteger do sol e da chuva, né? (MORAES, 19 de maio de 2021)

E cada um vai querer deixar do seu jeito. Na verdade, o que Braga não queria, era que cada um botasse a coisa do seu jeito, né? Porque ele não queria essa coisa do improviso, do guarda-sol, que ele achava que dava uma cara de mais informal do que deveria ser o negócio (CÂMARA, 19 de maio de 2021).

Mas como podemos observar na Figura 80, os guarda-sóis “com cara de informal” temidos por Braga já são utilizados pelos comerciantes como forma de proteção. Essa despadronização que o secretário teme, me parece uma utopia: como querer encaixar em padrões um tipo de trabalho que surge a partir de improvisações? O comércio de rua é mutável na sua forma de ocupar os espaços, uma vez que os produtos mudam e a forma de consumo muda.



Figura 80 – “Despadronização” dos quiosques.

Fonte: a autora, 2021.

Um ponto a ser questionado e que foi dito por alguns dos entrevistados, foi a ausência de quiosques nas paradas de ônibus. Muitos dos camelôs comercializam produtos de fiteiro (pipoca, água, doces, entre outros), e muitos destes camelôs ficavam nas paradas, e essa presença era muito positiva para todos, pois, quem nunca comprou uma água ou uma pipoca esperando o ônibus? Os quiosques ficaram distantes das paradas, prejudicando as vendas desses comerciantes. Outro fato é que eles atuavam como vigilantes sociais, como afirmou Alúzio Câmara, que trouxe na entrevista recente caso de assalto em uma das paradas de ônibus da avenida, que poderia ter sido evitado caso tivesse um comerciante na parada, reforçando a importância de ruas vivas e ocupadas, para que sejam mais seguras. Quando questionado sobre a ausência dos quiosques nas paradas, João Braga apenas afirmou “não caber”. E há espaço entre as paradas. Na realidade, sobrou espaço na avenida para colocar mais comerciantes. Mas se tem espaço, por que tanta gente não teve direito? E quem não teve esse direito, como ficou?

Para os 224 que não foram contemplados, Edvaldo Gomes afirma que foi feito cadastramento nas ruas transversais, como na esquina com o *Shopping Boa Vista*. O presidente do sindicato relata que “o secretário João Braga assumiu o compromisso de não deixar ninguém de fora do trabalho, e ele tá cumprindo com esse papel. Quem a gente identifica que é da área, a gente vai lá e ele dá um jeito de cadastrar.” E há uma concentração de comerciantes que foram removidos da avenida ocupando as ruas e calçadas das ruas adjacentes - não se sabe se todos conseguiram ser cadastrados.

Dois camelôs entrevistados que tinham sido cadastrados para a esquina do *shopping* não estavam muito felizes com a nova configuração da avenida: “Antes tinha mais espaço e eu ganhava mais dinheiro na avenida”, declarou um deles. Para o outro, a distribuição dos quiosques e dos pontos foi uma questão de politicagem: “os melhores pontos ficaram pra o pessoal que comanda o sindicato”.

Os dois estavam desgostosos com o trabalho que o sindicato vem executando nos últimos tempos, afirmando que “o sindicato trabalha a favor de quem é da panela”. Quando questionados se gostariam de receber um quiosque na avenida, os dois responderam que sim. Quando questionado sobre as insatisfações dos camelôs em relação à nova configuração da avenida, Edvaldo Gomes respondeu que

Insatisfação há em todo canto. Não tem uma obra que agrade 100% das pessoas. Claro, tem muita gente que queria ficar aqui na frente do shopping, mas houve critério. Mas vou dizer a você, acho que a insatisfação hoje nem é o quiosque. A insatisfação é essa pandemia, não tem nada voltando ao normal, a economia tá quebrada, o movimento tá fraco, então não tá dando lucro né? Mas quando as coisas voltarem, eu tenho certeza que do São Luiz até a Dom Bosco o comércio vai melhorar, porque do lado de lá tem faculdade, tem curso, tudo gera dinheiro (GOMES, 12 de maio de 2021).

Edvaldo Gomes relata que os motivos dados pelo ex-secretário para não colocar mais pontos eram referentes a esgoto, canteiros, e que era evidente que estavam botando obstáculos. Quando questionado sobre isso, João Braga respondeu que: “não acho que deve dar mais pontos para outros camelôs, acho que não há vaga. Quem der espaço vai criar aquele paredão novamente”. Para o ex-secretário, a fiscalização é a solução para a ocupação dos camelôs nos espaços públicos e para uma possível ocupação de novos comerciantes na avenida, e de acordo com ele, “o prefeito que deixar isto acontecer não quer o bem da cidade, pois se faz um projeto difícil de ordenamento, e você deixar voltar ao que era seria muito erro”. A partir disso, fez-se ao ex-secretário um questionamento: se ele acreditava que estes trabalhadores tinham direito de utilizar a rua como espaço de trabalho. Ele respondeu que

A cidade tem seus direitos, seus critérios. É preciso equacionar as coisas para que todos tenham direitos, se tiver muito camelô na rua, prejudica o direito do pedestre andar. O justo é para quem é cadastrado, mesmo sendo difícil tirar. Tem que ter regra, para não ficar ruim pra ninguém (BRAGA, 12 de maio de 2021).

Sem dúvidas que a questão passa por um equilíbrio dos interesses envolvidos na cidade. Mas, conforme decorreu o processo, parece que a opinião do ex-secretário ilustra o que parece ser a opinião da gestão pública já a tempos: mantém-se um preconceito com o camelô, e ao

invés de que se crie políticas públicas inclusivas, que ajudem e capacitem estes trabalhadores, acontece o contrário, reprimindo a presença destas pessoas na rua, e o trabalho camelô se mantém na informalidade, sem direitos garantidos de trabalho e de ocupar os espaços. A contribuição destes trabalhadores para economia e para a vida das cidades continua sendo colocada de lado, e a solução para essa ocupação sempre recai na repressão por parte de políticas de remoção e sistemas de cadastramentos falhos.

Durante as observações na avenida, foi constatado que há inúmeros fiscais atuando na avenida, para evitar ocupações de novos comerciantes. Mas também houve uma situação curiosa, onde não foi possível registro fotográfico, mas em frente ao shopping, um comerciante de acessórios para celular não cadastrado estava com seus gradis expostos, e bem a sua frente, havia três fiscais de controle urbano observando o movimento na avenida, sem se incomodar com a presença deste camelô. No segundo dia de observação, o comerciante ainda estava lá (Figura 81).



Figura 81 – Camelô não cadastrado ocupando a avenida após projeto.
Fonte: a autora, 2021.

Já ficou evidente em casos citados neste trabalho, inclusive na própria avenida, que remover sem dar outras oportunidades cria espaço para novas ocupações, uma vez que as pessoas procuram brechas para sobreviver, e mesmo após as retiradas, acabam voltando. Como mostrado na imagem acima, que alguns comerciantes se arriscam a montar seus equipamentos ou vender seus produtos na avenida, mesmo com a forte presença dos fiscais. Outra coisa que foi observada, é que alguns comerciantes estão dividindo o lado do quiosque, mesmo que no contrato seja proibido – por exemplo, enquanto um comerciante usa a estrutura do quiosque para expor seus produtos, outro coloca seu isopor encostado, e vende água e pipoca – reafirmando mais uma vez, que esse imprevisto e certa transgressão fazem parte da cultura do comércio de rua.

Também foi importante entender a opinião dos entrevistados sobre o resultado do projeto já implementado. Todos os entrevistados, afirmaram que, na questão da mobilidade, o projeto foi muito positivo para a avenida, que agora tem calçadas mais caminháveis, acessíveis, existem mais travessias, e o trânsito também está melhor. Dos camelôs entrevistados, quando questionados sobre os resultados da requalificação sobre a dinâmica de trabalho na avenida, a maioria dos que foram contemplados respondeu que o projeto foi positivo para a dinâmica de trabalho, pois existe mais espaço e está mais organizado, além de que “os clientes enxergam mais os produtos”. Mas houve os que sentiram as mudanças de forma negativa, e foram os que tiveram que ir para as ruas adjacentes, reafirmando que “na avenida dava mais dinheiro”.

E por fim, diante o processo que levou a implementação da via, conforme ela está hoje, pode-se afirmar que o direito à cidade foi atendido parcialmente a alguns dos camelôs. A implementação do projeto teve fatores positivos, mas após a população se impor e reivindicar seu lugar nas tomadas de decisão, é que suas opiniões foram agregadas ao

projeto. Como relata o presidente do sindicato, as conquistas só vieram a partir de muita luta, mas ele vê isso como uma grande vitória. Para o vereador Ivan Moraes:

Mesmo que a Prefeitura tenha feito uma propaganda muito positiva sobre a permanência dos ambulantes, não era de forma alguma o interesse da gestão de fazer desse jeito que foi feito. Mas foi feito por conta da mobilização dos ambulantes, por conta da pesquisa e da mesa de negociação que foi aberta na audiência pública (MORAES, 19 de maio de 2021).

Ivan Moraes e Aluízio Câmara também comemoram muito a conquista dos 100 pontos na avenida, e afirmam que mesmo faltando gente, foram cem famílias que conseguiram ter seu direito ao trabalho e seu direito ao uso do espaço público atendido, para assim, garantir sua renda. Emocionado, o vereador relatou o que sentiu após ver os quiosques sendo utilizados

Foi curioso, isso é um relato pessoal, porque quando os quiosques estavam sendo entregues, foi no auge da pandemia. E eu não fui lá, passei cinco meses sem sair de casa pra nada, por causa da pandemia. E quando eu fui caminhar pela Conde da Boa Vista, já com os quiosques, já era o período eleitoral. E aí eu passei, conversei com cada uma das cem pessoas e foi muito forte. Eu chorei muito na hora, tanta derrota que a gente sofre, é tão comum a gente perder e se não fosse a galera se organizar, velho, não ia. As assembleias eram lotadas, tinha muita gente. Quando teve o protesto, foi muito bonito, a gente fez umas projeções nas paredes, a galera se organizou, colocou uns lambes pela Conde. Então, acho que foi uma vitória muito bacana muito bonito, um avanço muito massa, muito importante. Agora não foi a vitória total, ao mesmo tempo que a gente tem que comemorar muito, a gente tem sempre que entender que ainda tem muito caminho pela frente (MORAES, 19 de maio de 2021).

Como dito pelo vereador, a luta continua, pois faltaram ações para algumas soluções trazidas, como os quiosques nas paradas de ônibus, a ausência de pontos para vendedores de alimentos produzidos *in loco*, além da grande quantidade de comerciantes que não foram contemplados com um ponto na avenida, mesmo tendo espaço sobrando, e que não tiveram nenhum direito à cidade atendido. Também nos mostra como é importante uma gestão participativa e democrática, que dê voz a todos os cidadãos, para que a cidade se construa a partir das necessidades dos indivíduos na sua forma de viver e ocupar os espaços. Como afirma Ivan Moraes

Pra mim, foi a prova de uma convicção que nós tínhamos, de que quando a Prefeitura divide poder, ela também divide responsabilidade. Então, quem definiu os cem ambulantes que ficariam foi a Prefeitura junto com o SINTRACI. E aí, quando a Prefeitura faz isso, não é só vantagem pro SINTRACI, não. Se você for ver o pessoal que ficou nas ruas transversais, tem gente que tá descontente. Tem gente que pode ver, “eu queria, eu tinha direito ao quiosque”. Mas a prefeitura pode dizer “foi acordado com o sindicato”. Isso não foi uma decisão autoritária da Prefeitura, o sindicato foi que disse quem eram os cem e a gente aceitou. Então, é natural. E o que isso faz? Quem tá descontente, pode entender que precisa participar mais do sindicato, por exemplo. Quem tá discutindo pode querer tomar o sindicato? Pode. E aí você faz com que a democracia dentro desse ambiente aconteça, sabe? Isso é muito saudável, é muito bacana. Isso pra mim é uma grande lição, se eles entendessem isso pra tudo, a gente estaria num outro Recife.

Destaca-se que, se faz necessário entender que os camelôs são parte integrantes das cidades desde a sua origem, e que os projetos que vêm sendo implementados, como foi o caso dos projetos feitos para a Avenida Conde da Boa Vista, sempre foram pensados para a avenida como corredor viário e não para uma avenida que contemple esses comerciantes, que tem uma presença histórica na cidade, mas são insistentemente desconsiderados. As experiências anteriores já mostraram que não é expulsando o comércio de rua que vai se resolver este problema. Pelo contrário, faz-se necessário entender as formas organizativas das relações que se estabelecem entre os trabalhadores ambulantes e o espaço público, e que se aponte soluções viáveis para os integrantes da cidade, de modo que, o direito à cidade se estabeleça de acordo com a definição de Harvey (2014, p. 28), conforme já citado anteriormente neste trabalho ao dizer que: “O direito à cidade é, portanto, muito mais do que um direito de acesso individual ou grupal aos recursos que a cidade incorpora: é um direito de mudar e reinventar a cidade, mas de acordo com os nossos mais profundos desejos”. Ou seja, não é um direito que se encerra em si, mas, um direito utópico, em constante construção e transformação.

6

CONSIDERAÇÕES FINAIS



6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste trabalho foi possível entender a forma pela qual o comércio de rua se estabeleceu enquanto parte da vida urbana e da cultura brasileira. No Brasil colônia, o comércio de rua surge como um novo formato de escravidão nos ambientes urbanos, mais “flexível”, pois conferia a estas pessoas – os negros de ganho - certa autonomia e liberdade para circular pelas ruas, sem os olhares do feitor. Também ficou evidenciado que a partir do processo de abolição da escravidão, sem direitos assegurados e sem oportunidades para se inserir no mercado de trabalho, foi no comércio de rua que muitos negros, então livres, encontravam uma forma de sobreviver. E essa cultura se manteve até os dias de hoje, pois muitos dos camelôs brasileiros são negros, que continuam encontrando no comércio de rua uma forma de gerar renda, sentindo que possuem mais autonomia e liberdade por serem seus próprios patrões, mas, tanto quanto no passado, apesar de trabalhadores livres, ainda não são totalmente assegurados de direitos, uma vez que há uma ausência de regulações municipais específicas que garantam a estes trabalhadores uma proteção jurídica e trabalhista, e que garantam a eles o direito de ocupar os espaços para trabalhar. Ressalta-se que essa ausência de regulações ocorre devido a negação social que continuam enfrentando, e uma tentativa de fazê-los invisíveis e, conseqüentemente, menos pertencentes ao espaço público.

Destaca-se a importância que os camelôs têm para a economia, pois mesmo que ligados ao setor informal, circulam as mercadorias produzidas no setor formal, além de seu trabalho ser um gerador de renda para milhares de famílias. Também percebe-se os benefícios que os camelôs trazem às cidades, uma vez que criam novas dinâmicas a partir da ocupação do espaço urbano, trazendo às ruas uma vida social, valorizando o valor de uso dos espaços, como no conceito de Lefebvre.

Os camelôs se tornam conhecidos nos bairros, estabelecem sua freguesia, estimulam que as pessoas andem nas ruas, que olhem as mercadorias – mercadorias essas que costumam trazer facilidades para os transeuntes, como alimentos, água, acessórios de urgência, dentre outros - atuam como vigilantes sociais, tornando as ruas mais seguras, e acabam por estimular que as pessoas convivam mais com a cidade, e essa vida nas ruas traz um pouco da ideia da *feira urbana* citada por Lefebvre. Mas isso não é suficiente para que esta atividade deixe de ser alvo de políticas públicas repressoras que proíbam a presença destes trabalhadores nas ruas, ilustrando as contradições urbanas apontadas por Harvey. Como afirma Queiroz (2017), cidades regidas pelo capitalismo e pela mercantilização dos espaços tendem a negar territórios de trabalho para camelôs e ambulantes, o que se torna uma violação do direito à cidade destes cidadãos, além de exterminar as dinâmicas dos centros urbanos.

Dito isto, ressaltar os conceitos de Lefebvre e de Harvey sobre lutar por seu direito à cidade se fazem necessários, para que a população reivindique seu espaço na construção do espaço urbano, e no caso dos camelôs, reivindique territórios de trabalho. Fica evidente que a presença do camelô nas ruas não deve ser vista como um problema a ser resolvido, muito menos como algo que deve ser descartado das dinâmicas urbanas. As políticas urbanas exercidas nas cidades brasileiras têm agido de forma a tirar dos camelôs o direito de estar nas ruas trabalhando e ocupando seu espaço, e pudemos evidenciar nesta pesquisa que na grande maioria das vezes, é uma tentativa infeliz, uma vez que essas pessoas sempre voltam para os locais de onde foram removidas, ou acabam ocupando outros, seja devido às crises econômicas, ou, sobretudo, porque esta atividade faz parte da história e da cultura da cidade, tanto por parte dos camelôs e ambulantes que vendem, tanto por parte da população que compra. E, sendo assim, gera-se renda. Não se encerrará essa dinâmica à força.

Outra tentativa na maioria das vezes, infeliz de ordenar ou conter o comércio de rua são os *shoppings* populares, que tendem ao fracasso e abandono, uma vez que são espaços que tiram a dinâmica natural comércio de rua que é estar na rua, pois é no caminho dos transeuntes que os camelôs e ambulantes costumam conseguir vender seus produtos, além do descaso que a gestão pública costuma ter com os *shoppings* populares, que ficam sem manutenção e segurança.

Sabe-se também que muitas vezes os camelôs e ambulantes dificultam as condições de caminhabilidade nas calçadas. Contudo, espera-se que soluções ocorram com projetos inclusivos que busquem o equilíbrio de todas estas funções. Evidentemente que a rua, o espaço público, não dará conta de responder por toda a problemática dos trabalhadores das nossas cidades. Sem dúvida se faz necessário que se criem políticas para fomentar geração de emprego e renda, mas para além disso, que se façam projetos que tenham os camelôs desde a sua origem incluídos, os vendo como integrantes do espaço público.

Por meio da pesquisa bibliográfica e das entrevistas realizadas, foi possível analisar o processo do Projeto Nova Conde da Boa Vista. O projeto, que de início se propôs a dispor apenas 40 pontos para mais de 300 camelôs que atuavam na avenida, além de ter sido elaborado sem a participação popular, mostrou uma falta de interesse da gestão em elaborar espaços mais democráticos. Mas a partir de articulações coletivas e de reivindicações, o Sindicato dos Trabalhadores e Trabalhadoras do Comércio Informal do Recife (SINTRACI) conseguiu iniciar o diálogo com a gestão, e juntamente a arquitetos, urbanistas, sociólogos, dentre outros profissionais e estudantes, chegaram a estudos de viabilização para que mais pontos pudessem ser colocados no projeto. A partir das reivindicações, o número de 40 pontos aumentou para 100. O processo de implementação dos pontos para os camelôs foi intermediado pelo sindicato, o que foi considerado positivo, pois evidencia a participação dos interessados na construção do espaço

público, para que eles se moldem mais à imagem dos cidadãos, como nos ideais de uma cidade democrática apontado por Harvey.

Sendo assim, concluiu-se que a hipótese adotada nesta pesquisa foi parcialmente confirmada, pois o projeto Nova Conde da Boa Vista, atendeu o direito à cidade de uma parte dos camelôs da avenida, possibilitando a estes, a possibilidade de ocupar aquele espaço com algumas garantias, como a concessão de uso do quiosque, e possibilitando também, a participação da categoria nas tomadas de decisão acerca das intervenções urbanas relacionadas a eles – mesmo que após reivindicações - o que reforça a importância das manifestações e articulações políticas. Por outro lado, negou a uma grande parte dos camelôs o seu direito a ocupar a avenida para trabalhar, os designando para as ruas transversais, onde muitos se mostraram desgostosos, pois na avenida ganhavam mais dinheiro, já que circulam mais pessoas.

Por fim, entende-se que o direito à cidade é um conceito utópico, uma vez que a cidade sempre estará se transformando, e sempre surgirão novas demandas e novas disputas por espaços.

REFERÊNCIAS

- ALCÂNTARA, André et al. **Ambulantes e Direito à Cidade: trajetórias de vida, organização e políticas públicas**. São Paulo: Centro Gaspar Garcia de Direitos Humanos, 2013.
- AMORIM, Paulo Victor Lucena de. **Trabalho informal no Recife: perfil, trajetórias e estratégias de reprodução do comércio ambulante**. Recife, UFPE, 2019.
- ARAÚJO, Maria do Socorro Pedrosa de. **O comércio informal no centro expandido do Recife**. Recife, Cadernos de Estudos Sociais FUNDAJ, v. 27, n. 1, p. 29-48, jan./jun., 2012.
- ARAÚJO, Maria do Socorro Pedrosa de. **A aventura do comércio informal no Recife**. – Recife, UFPE, 2014.
- BRANDÃO, Maria Beatriz Affalo. **Comércio de rua: ocupação consolidada no espaço público, possibilidades de abordagem no projeto urbano**. Rio de Janeiro, UFRJ/FAU, 2008.
- CLEPS, Geisa Daise Gumiero. **Comércio informal e a produção do espaço urbano em Uberlândia (MG)**. Sociedade & Natureza, v. 21, n. 3, 23 mar. 2010.
- COSTA, Elizabeth Goldfarb. **Anel, cordão, perfume barato: uma literatura do espaço do comércio ambulante na cidade de São Paulo**. São Paulo, Nova Stella: Editora da Universidade de São Paulo, 1989.
- COSTA, Kátia Cristina Ribeiro. **O centro de Recife e suas formas comerciais: transformações e persistências**. São Paulo, UNESP/ IGCE, 2003.
- DURÃES, Bruno. **Camelôs globais ou de tecnologia: novos proletários da acumulação**. Salvador, EDUFBA, 2013.
- DURÃES, Bruno. **Trabalho de rua de Salvador e sua contribuição para acumulação capitalista: “o trabalhador gratuito”**. Campinas, 6º Colóquio Internacional Marx e Engels. UNICAMP, 3-6 de novembro, 2009.
- FREIRE, Ana Lucy Oliveira. **O desenvolvimento do comércio e a produção do espaço urbano**. Espírito Santo, GeoTextos, vol. 6, n. 2, dez. 2010.
- FREITAS, Frankilino Túlio Queiroz de. **O comércio ambulante e a política urbana: Uma avaliação das proposições em Belo Horizonte**. Natal, XVIII ENANPUR, 2019.
- GASPAR, Lúcia. **Avenida Conde da Boa Vista**. Fundação Joaquim Nabuco. Recife, 2009.

GOMES, Edvânia Tôrres Aguiar. **Um passeio temático pela cidade do Recife: O processo de revitalização, êxitos e fracassos.** Colombia, Revista Digital de Historia y Arqueología desde el Caribe, núm. 6, Universidad del Norte Barranquilla, 2007.

HARVEY, David. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana.** São Paulo: Martins Fontes - selo Martins, 2014.

HARVEY, David. **O direito à cidade.** tradução Jair Pinheiro, New Left Review, n. 53, 2008.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades.** São Paulo: Martins Fontes, 2000.

KITAMURA, Camila Kazumij; MIRANDA, Mariana; RIBEIRO FILHO, Vitor. **O Comércio e serviços ambulantes: uma discussão.** Revista Caminhos de geografia, v.8, n. 23, p. 20-26, 2007.

LOW, Setha. **Espaço público e diversidade: propostas para justiça social nas ruas, parques e praças.** In: GLEDHILL; HITA; PERELMAN. Disputas sobre o espaço urbano. Salvador: Edufba, 2017.

ITIKAWA, Luciana Fukimoto. **Trabalho informal nos espaços públicos do centro de São Paulo: pensando parâmetros para políticas públicas.** São Paulo, USP, 2006.

JACINO, Ramatis. **O trabalho do negro livre na cidade de São Paulo 1872 – 1890.** São Paulo, USP, 2006.

JUNIOR, Orlando Alves dos Santos et al. **Camelôs: panorama das condições de trabalho de homens e mulheres no centro do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro, Observatório das Metrôpoles, 2019.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade;** tradução Rubens Eduardo Frias; São Paulo: Morales, 1991.

LIMA, Maria de Fátima Batista de Souza. **Imaginário e afeto pelo lugar: um estudo sobre a Avenida Conde da Boa Vista – Recife – PE.** Recife, UFPE, 2017.

LAHORGE, Mário Leal. **Cidade: obra e produto.** Florianópolis, Geosul, v.17, n.33, 2002.

MARICATO, Ermínia. **Metrópole, legislação e desigualdade.** São Paulo, USP, Estudos Avançados, 17(48), 151-166, 2003

MOREIRA, Ângela. **Mercados populares ou camelódromos: Nascimento e variações de um objeto arquitetônico.** In: COLÓQUIO INTERNACIONAL SOBRE COMÉRCIO E CIDADE: UMA RELAÇÃO DE ORIGEM, 2., 2008, São Paulo. Anais...São Paulo: Labcom, 2008.

OLIVEIRA, Francisco de. **Brasil: Uma biografia não autorizada.** São Paulo, Boitempo, 2018.

OLIVEIRA, Francisco de. **Crítica à razão dualista: o ornitorrinco.** São Paulo, Boitempo, 2003.

PAMPLONA, João Batista. **A atividade informal do comércio de rua e a região central de São Paulo.** São Paulo, EMURB/CEBRAP, 2004.

PIRES, Lenin. **Precários e Perigosos. Possíveis relações entre formalidade e informalidade em processos de administração de conflitos no Rio de Janeiro.** (337-354). In: John Gledhill, María Gabriela Hita y Mariano Perelman (orgs.), Disputas em torno do espaço urbano. Processos de produção/construção e apropriação das cidades. Salvador, EDUFBA, 2017.

QUEIROZ, Adriana Franco de. **Do direito à cidade para o direito ao trabalho: ocupação e expropriação de “territórios de trabalho” por vendedores ambulantes em espaços públicos da cidade de Salvador-Bahia.** Salvador, UFBA, 2017.

RAMOS, Vinícius Galvão. **A problemática urbana, o individualismo e a necessidade de aproximação de um contingente socializante à esfera pública.** Natal, XVIII ENANPUR, 2019.

SALVITTI, Adriana; VIEGAS, Lygia de Sousa; MORTADA, Samir Pérez e TAVARES, Daniela Sanches. **O trabalho do camelô: trajetória profissional e cotidiano.** *Cad. psicol. soc. trab.* [online]. 1999, vol.2, pp. 1-23.

SILVA, Marcia Alves Soares da. **Valor de uso e valor de troca num contexto de cidade-mercadoria: O caso de Florianópolis – SC.** Ponta Grossa, UEPG, Anais Semana de Geografia. Volume 1, Número 1, 2014.

SILVA, Pollyana Luz Macedo da. **Trabalho ambulante e suas faces na contemporaneidade.** Espírito Santo, XVI ENPESS, 2018.

SERAFIM, Ana Regina Marinho Dantas Barboza da. **Transformações do espaço urbano da cidade do Recife-PE com produto e condição de reprodução das intervenções urbanas: análise dos projetos de requalificação.** São Paulo, USP, 2012.

THEDIM, Manuel; BIRON, Lisa; FRANCO, Samuel. **Comércio ambulante no Rio de Janeiro: entre formalizações e a informalidade.** Rio de Janeiro, Observatório SEBRAE/RJ, 2017.

SITES

ANDREA, Margarette. **Shoppings populares do Centro do Recife empacam.** Jornal do Comércio. 25 de maio de 2016. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/canal/cidades/geral/noticia/2016/05/25/shoppings-populares-do-centro-do-recife-empacam-237241.php>. Acesso em: 30 abr. 2021.

AUGUSTTO, Thiago, Mônica Silveira e Wagner Sarmiento. **Comerciantes denunciam falta de manutenção e estrutura do camelódromo do Recife.** G1. 22 de outubro de 2018. Disponível em: <https://g1.globo.com/pe/paranambuco/noticia/2018/10/22/comerciantes-denunciam-falta-de-manutencao-e-estrutura-do-camelodromo-do-recife.ghtml>. Acesso em: 09 abr. 2021.

BARROS, Andrea Rego. **Geraldo Julio entrega requalificação da Conde da Boa Vista com quatro meses de antecedência.** Blog do Jamildo. 15 de julho de 2020. Disponível em: <https://m.blogs.ne10.uol.com.br/jamildo/2020/07/15/geraldo-julio-entrega-requalificacao-da-conde-da-boa-vista-com-quatro-meses-de-antecedencia/>. Acesso em: 25 abr. 2021.

BLOG MEU TRANSPORTE. **No Recife, Avenida Conde da Boa Vista é o calo do corredor de ônibus Leste-Oeste.** Meu Transporte. 24 de abril de 2013. Disponível em: <http://meustransporte.blogspot.com/2013/04/no-recife-avenida-conde-da-boa-vista-e.html>. Acesso em: 20 abr. 2021.

BORGES, Manuel. **De Rua Formosa a Conde da Boa Vista: via deve passar por mais uma obra em 2019.** Por Aqui News. 23 de novembro de 2018. Disponível em: <https://poraqui.com/recife-antigo-centro/de-rua-formosa-a-conde-da-boa-vista-via-deve-passar-por-mais-uma-obra-em-2019/>. Acesso em: 25 abr. 2021.

BORGES, Manuel. **Rua da Saudade: o boulevard do happy hour da Boa Vista.** Por Aqui News. 24 de abril de 2018. Disponível em: <https://poraqui.com/recife-antigo-centro/rua-da-saudade-o-boulevard-do-happy-hour-da-boa-vista/>. Acesso em 18 abr. 2021.

CABRAL, Gabriel. **Camelôs ilegais tomam a Paulista em dias de avenida fechada para carros.** Folha de São Paulo. 26 de novembro de 2018. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2018/11/camelos-ilegais-tomam-a-paulista-em-dias-de-avenida-fechada-para-carros.shtml>. Acesso em: 14 abr. 2021.

CARVALHO, João. **Liberou geral para ambulantes no centro do Recife.** JC Online. 10 de outubro de 2012. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/canal/cidades/geral/noticia/2012/10/10/liberou-geral-para-ambulantes-no-centro-do-recife-59598.php>. Acesso em: 07 abr. 2021.

CUENTRO, Ana Cecília; NASCIMENTO, Marília Gomes do. **Trabalhar é um direito: uma análise do perfil socioeconômico e das condições de trabalho das/os trabalhadoras/es do comércio informal da Av. Conde da Boa Vista na cidade do Recife**. Recife, 2019. Disponível em: https://issuu.com/ivanmoraespsol/docs/relato_rio_pesquisa_ambulantes. Acesso em: 15 mar. 2020.

DIÁRIO DE PERNAMBUCO. **Camelôs de volta à Conde da Boa Vista**. Diário de Pernambuco. 20 de março de 2015. Disponível em: <https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2015/03/camelos-de-volta-a-conde-da-boa-vista.html>. Acesso em: 30 abr. 2021.

EQUIPE BRASILIANA ICONOGRÁFICA. **O comércio ambulante no Brasil**. Brasiliana Iconográfica. 06 de fevereiro de 2018. Disponível em: <https://www.brasilianaiconografica.art.br/artigos/20154/o-comercio-ambulante-no-brasil>. Acesso: 18 fev. 2021.

G1 PE. **Prefeitura do Recife retira ambulantes da Avenida Conde da Boa Vista**. G1 Pernambuco. 24 de fevereiro de 2015. Disponível em: <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2015/02/prefeitura-do-recife-retira-ambulantes-da-avenida-conde-da-boa-vista.html>. Acesso em: 30 abr. 2021.

G1 PE. **Impedidos de trabalhar, ambulantes fazem protesto na Câmara do Recife**. G1 Pernambuco. 29 de janeiro de 2015. Disponível em: <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2015/01/impedidos-de-trabalhar-ambulantes-fazem-protesto-na-camara-do-recife.html>. Acesso em: 30 abr. 2021.

IACOVINI, Rodrigo Faria G. **Por uma nova ordem do espaço público: o direito à cidade para todos**. Archdaily. 31 de outubro de 2019. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/927621/por-uma-nova-ordem-do-espaco-publico-o-direto-a-cidade-para-todos?ad_medium=widget&ad_name=navigation-prev. Acesso em: 21 mar. 2021

JC ONLINE. **Estações de BRT se degradam com obras paralisadas**. Jornal do Comércio. 06 de junho de 2015. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/canal/cidades/geral/noticia/2015/06/06/estacoes-de-brt-se-degradam-com-obras-paralisadas-184605.php>. Acesso em: 22 abr. 2021.

LINS, Letícia. **Nova Paisagem em São José**. #Oxe Recife. 02 de setembro de 2019. Disponível em: <http://oxerecife.com.br/2019/09/02/nova-paisagem-em-sao-jose/>. Acesso em: 07 abr. 2021.

MATOSO, Camilla. **Ambulantes se adequam ao Itaquerão e saída do metrô vira mercado**. Folha de São Paulo. 23 de novembro de 2015. Disponível em: <https://m.folha.uol.com.br/esporte/2015/11/1709781-ambulantes-se-adaptam-ao-itaquerao-e-saida-do-metro-vira-mercado.shtml>. Acesso em: 15 abr. 2021.

PASSOS, Tânia. **Recife: Ônibus convencionais sairão para dar lugar ao BRT.** Mobilize.org. 20 de agosto de 2013. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/4786/recife-onibus-convencionais-sairao-para-dar-lugar-ao-brt.html>. Acesso em: 22 abr. 2021.

PREFEITURA DO RECIFE. **Prefeitura do Recife apresenta projeto da Nova Conde da Boa Vista.** Prefeitura do Recife. 08 de novembro de 2018. Disponível em: <http://www2.recife.pe.gov.br/noticias/08/11/2018/prefeitura-do-recife-apresenta-projeto-da-nova-conde-da-boa-vista>. Acesso em 23 abr. 2021.

PREFEITURA DO RECIFE. **Prefeitura do Recife entrega a Nova Conde da Boa Vista com quatro meses de antecedência.** Prefeitura do Recife. 17 de julho de 2020. Disponível em: <http://www2.recife.pe.gov.br/noticias/15/07/2020/prefeitura-do-recife-entrega-nova-conde-da-boa-vista-com-quatro-meses-de>. Acesso em 23 abr. 2021.

PREFEITURA DO RECIFE. **PCR inicia ordenamento do comércio informal na Avenida Conde da Boa Vista.** Prefeitura do Recife. 29 de janeiro de 2015. Disponível em: <http://www2.recife.pe.gov.br/noticias/29/01/2015/pcr-inicia-ordenamento-do-comercio-informal-na-avenida-conde-da-boa-vista>. Acesso em: 01 maio 2021.

PREFEITURA DO RECIFE. **Nova Conde da Boa Vista.** Disponível em: <http://novacondedaboavista.recife.pe.gov.br/>. Acesso em: 24 abr. 2021.

RECIFE DE ANTIGAMENTE. **Mesbla da Conde da Boa Vista.** Facebook Recife de Antigamente. 31 de julho de 2018. Disponível em: <https://www.facebook.com/recantigo/photos/a.1206410226166192/2256750081132196/>. Acesso em 19 abr. 2021.

REDAÇÃO RÁDIO JORNAL PERNAMBUCO. **Prefeitura vai retirar feirantes próximos ao Mercado de São José.** Rádio Jornal Pernambuco. 29 de agosto de 2019. Disponível em: <https://radiojornal.ne10.uol.com.br/noticia/2019/08/29/prefeitura-vai-retirar-feirantes-proximo-ao-mercado-de-sao-jose-175340>. Acesso em: 09 abr. 2021.

REDAÇÃO MUNDO ESTRANHO. **Por que os vendedores ambulantes são chamados de camelôs?** Mundo Estranho. 18 de março de 2001. Disponível em: <https://super.abril.com.br/mundo-estranho/por-que-os-vendedores-ambulantes-sao-chamados-de-camelos/>. Acesso em: 08 mar. 2021.

OLIVEIRA, Wagner. **Abandono e insegurança no Mercado das Flores.** <https://blogs.diariodepernambuco.com.br/segurancapublica/?p=7184>. Acesso em: 08 abr. 2021.

SANTOS, Maria Carolina. **Unicap apresenta ideias para incluir mais ambulantes no projeto da Av. Conde da Boa Vista.** Marco Zero Conteúdo. 18 de abril de 2019. Disponível em: <https://marcozero.org/unicap-apresenta-ideias-para-incluir-mais-ambulantes-no-projeto-da-av-conde-da-boa-vista/>. Acesso em 30 abr. 2021.

SILVA, Junior. **A luta dos ambulantes em Recife**. Agência de Notícias das Favelas. 2 de março de 2020. Disponível em: <https://www.anf.org.br/ambulantes-desafios-da-profissao-que-mais-cresce-no-brasil-e-no-recife/>. Acesso em: 07 abr. 2021.

SILVA, Wellington. **Mercado de São José tem entorno reordenado**. Folha de Pernambuco. 01 de setembro de 2019. Disponível em: <https://www.folhape.com.br/noticias/mercado-de-sao-jose-tem-entorno-reordenado/115125/>. Acesso em: 09 abr. 2021.

SOARES, Roberta. **Avenida Conde da Boa Vista terá que se adequar ao novo Corredor Leste-Oeste**. Jornal do Comércio. 16 de agosto de 2011. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/colunas/mobilidade/2011/08/16/avenida-conde-da-boa-vista-tera-que-se-adequar-ao-novo-corredor-leste-oeste>. Acesso em: 22 abr. 2021.

SOUZA, Alice de. **Conde da Boa Vista: a avenida que pulsa no Recife**. Diário de Pernambuco, 12 de junho de 2016. Disponível em: <https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2016/06/duplicacao-da-avenida-conde-da-boa-vista-completa-70-anos.html>. Acesso em: 17 abr. 2021.

VASCONCELOS, Rosália. **Novo mercado das flores começa a funcionar mais de um ano após ser concluído**. Diário de Pernambuco. 04 de setembro de 2019. Disponível em: <https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2019/09/novo-mercado-das-flores-comeca-a-funcionar-mais-de-um-ano-apos-ser-con.html>. Acesso em: 08 abr. 2021.

TEIXEIRA, Marcionila. **Avenida Guararapes resiste com suas floristas, livreiros e sapateiros**. Diário de Pernambuco. 18 de novembro de 2019. Disponível em: <https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2019/11/avenida-guararapes-resiste-com-suas-floristas-livreiros-e-sapateiros.html>. Acesso em: 08 abr. 2021.

VEIGA, Eloísa. **A Guararapes de ontem e de hoje**. Jornalismo 6ª NA. 27 de novembro de 2012. Disponível em: <https://blogdojoffre.blogspot.com/2012/11/a-guararapes-de-ontem-e-hoje.html>. Acesso em: 07 abr. 2021.

VIEIRA, Tiago. **Evolução da profissão de vendedor**. Administradores.com. 23 de novembro de 2010. Disponível em: <https://administradores.com.br/artigos/evolucao-da-profissao-de-vendedor>. Acesso em: 21 fev. 2021.

VIEIRA, Felipe. **Camelódromo agoniza no Centro do Recife**. Jornal do Comércio. 05 de maio de 2016. Disponível em: <https://jc.ne10.uol.com.br/canal/cidades/geral/noticia/2016/05/05/camelodromo-agoniza-no-centro-do-recife-234218.php>. Acesso em: 08 abr. 2021.

RIBAS, Pedro. **Sob protesto, fiscais da prefeitura recolhem produtos de ambulantes irregulares na rua XV**. Banda B. 3 de fevereiro de 2017. Disponível em: <https://www.bandab.com.br/geral/sob-protesto-fiscais-da-prefeitura-recolhem-produtos-de-ambulantes-irregulares-na-rua-xv/>. Acesso em: 09 abr. 2021.

REDAÇÃO BNEWS. **Prefeitura de Aracaju afasta fiscais envolvidos em agressão contra ambulante**. 20 de março de 2020. Disponível em: https://www.bnews.com.br/noticias/principal/geral/263261_prefeitura-de-aracaju-afasta-fiscais-envolvidos-em-agressao-contr-ambulante.html. Acesso em: 09 abr. 2021.

VÍDEOS

CIDADE OCUPADA. **Camelôs: bandidos ou vendedores de facilidades?** Cidade Ocupada (com Fred Melo Paiva). 2015. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=wSKEn0OJkTY>. Acesso em: 16 mar. 2021.

JORNAL ESTADO. **Ambulantes ocupam calçadas no Centro do Recife**. Canal Rede Brasil Oficial. 25 de julho de 2018. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=aVOL6ignc14>. Acesso em: 30 abr. 2021.

MELQUI DE JESUS. **Polícia quer cadastrar ambulantes no Recife**. Canal Melqui de Jesus. 20 de janeiro de 2017. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=aAq1HgHjs8Q>. Acesso em: 19 abr. 2021.

TV BOITEMPO. **Ermínia Maricato: “Cidade é luta de classes!”**. 2016. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=9R4S6ZaDniU>. Acesso em: 28 mar. 2021.

JORNAL ESTADO. **Ambulantes ocupam calçadas no Centro do Recife**. Canal Rede Brasil Oficial. 25 de julho de 2018. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=aVOL6ignc14>. Acesso em: 30 abr. 2021.

APÊNDICES

APÊNDICE A

Entrevista com Edvaldo Gomes

1. O SINTRACI representa os camelôs do centro como um todo, ou somente os que trabalham na Boa Vista?
2. O SINTRACI tem um cadastramento próprio para os camelôs e ambulantes que se ligam ao sindicato? Como vocês se auto-organizam enquanto sindicato?
3. Você tem uma estimativa de quantos camelôs trabalham em Recife hoje?
4. Você concorda com a forma que a prefeitura vem lidando com o comércio de rua no decorrer destes anos? Como tem sido esse diálogo?
5. Como tem se dado o processo de cadastramento com a prefeitura? Quais os requisitos necessários? Você concorda com os cadastramentos?
6. Você acha satisfatória a forma que a prefeitura realiza os cadastramentos? O que você acha que deve melhorar?
7. Vocês já vinham reivindicando mudanças para as condições de trabalho na avenida? Se sim, quais?
8. O processo de implementação da Nova Conde da Boa Vista aconteceu com conflitos entre a gestão pública e os camelôs. Como se deu este processo?
9. Você acha que as demandas reivindicadas pelos camelôs foram atendidas?
10. O que os camelôs e ambulantes acharam do projeto Nova Conde da Boa Vista? Houve insatisfações? Se sim, quais?
11. Como surgiu a ideia do workshop?
12. Acha que o workshop trouxe soluções efetivas para o comércio de rua na avenida?
13. O workshop mostrou que caberiam muito mais camelôs na avenida do que foi permitido pela gestão pública. Eles deram motivo para o número ser reduzido?

14. Gostou do quiosque proposto?
15. Todos os camelôs cadastrados receberam um quiosque?
16. Tem um “contrato” para o uso? Quais as regras (tempo de uso, proibições, etc.)
17. Achou que a implementação do projeto foi positiva para os camelôs?
18. Achou que a implementação do projeto foi positiva para a cidade?
19. Acha que após o projeto, os camelôs tiveram mais direitos de usar a rua enquanto local de trabalho?
20. O que você acha dos shoppings populares? Concorda com a construção dos shoppings populares propostos pela prefeitura?

APÊNDICE B

Entrevista com João Braga

1. Qual o critério utilizado para que seja feito o cadastramento dos camelôs e ambulantes?
2. O critério de cadastramento é igual para todo o território de Recife?
3. Como se deu o processo de elaboração do Projeto Nova Conde da Boa Vista no que diz respeito ao comércio informal? De quem partiu a iniciativa?
4. Como se deu o diálogo com o sindicato e os trabalhadores da categoria?
5. Achou que o resultado da implementação do Projeto Nova Conde da Boa Vista foi positiva para a cidade?
6. Os fiteiros colocados foram uma forma de controle da atividade e de ordenamento urbano. Você acha que a implementação destes fiteiros foi resolutiva para o comércio informal na avenida?
7. Você acha que os fiteiros atendem as demandas dos camelôs?
8. Os outros shoppings populares no bairro da Boa Vista serão construídos?

9. Os fiteiros serão permanentes, ou os comerciantes nele instalados serão realocados para os shoppings populares?
10. O que pretende fazer caso as calçadas voltem a ser ocupadas por outros camelôs e ambulantes não cadastrados?
11. Você acredita que os camelôs têm direito a utilizar a rua como espaço de trabalho?
12. Como se resolve definitivamente os problemas dos camelôs da cidade?

APÊNDICE C

Entrevista com Ivan Moraes (participação de Aluízio Câmara)

1. O processo de implementação da Nova Conde da Boa Vista aconteceu com conflitos entre a gestão pública e os camelôs e ambulantes. Como se deu este processo e qual sua participação nele? Incluir os camelôs já estava previsto no projeto ou foi uma reivindicação da categoria?
1. Na sua visão, existia essa demanda urbana (em relação ao comércio de rua), ou era mais uma demanda estética?
2. E a idéia da pesquisa censitária e do workshop, de onde surgiu?
3. E a implementação do imobiliário?
4. Você acha que a gestão pública facilitou ou não o diálogo com os camelôs e ambulantes?
5. Você sentiu que a gestão pública foi receptiva às pautas colocadas pelos camelôs e ambulantes?
6. Você acha que as demandas reivindicadas pelos camelôs foram atendidas?
7. Você acha que é justa a forma com que a prefeitura vem lidando com o comércio de rua em Recife ao longo desses anos? O que você acha que deve melhorar?
8. Para você, esse projeto atendeu os interesses de quem?
9. Você acredita que os camelôs e ambulantes tiveram seu direito à cidade atendido a partir do projeto Nova Conde da Boa Vista?

APÊNDICE D

Entrevistas com camelôs contemplados pelo projeto (com quiosque)

Nome:

Idade:

Identidade de gênero:

Cor/etnia:

Nível de escolaridade:

Tempo enquanto camelô:

Tipo de produto comercializado:

Área onde se localiza o ponto:

1. Por que decidiu ser camelô?

2. Gosta de ser camelô? Por quê?

Sim. Não. Parcialmente.

3. Pretende mudar de profissão?

Sim. Não.

4. A quanto tempo está cadastrado? Conseguir o cadastramento foi fácil? Como foi o processo?

Tempo cadastrado:

Fácil. Difícil. Mais ou menos.

5. Acha justa a forma com que a prefeitura lida com os camelôs?

Sim. Não. Parcialmente.

6. Antes de receber o quiosque, você costumava ter receio de ser removido pela prefeitura, ou de ter sua mercadoria apreendida?

Sim. Não.

7. Antes de receber o quiosque, você já tinha tido sua mercadoria apreendida?

Sim. Não.

8. Você se sente receio de perder seu quiosque?

Sim. Não. Parcialmente.

9. Você acha que é um direito seu poder usar a rua para trabalhar?

Sim. Não. Parcialmente.

10. Participou de alguma manifestação a favor do comércio de rua na avenida?

Sim. Não.

APÊNDICE E

Entrevistas com camelôs não contemplados pelo projeto (sem quiosque)

Nome:

Idade: Identidade de gênero:

Cor/etnia:

Nível de escolaridade:

Tempo enquanto camelô:

Tipo de produto comercializado:

Área onde se localiza o ponto:

19. Por que decidiu ser camelô?

20. Gosta de ser camelô? Por quê?

Sim. Não. Parcialmente.

21. Pretende mudar de profissão?

Sim. Não.

22. Acha justa a forma com que a prefeitura lida com os camelôs?

Sim. Não. Parcialmente.

23. Você já teve suas mercadorias apreendidas por fiscais da prefeitura?

Sim. Não.

24. Você se sente ameaçado de ter suas mercadorias apreendidas por fiscais da prefeitura?

Sim. Não.

25. Sente que há certo preconceito com a profissão? Se sim, por quê?

Sim. Não. Parcialmente.

26. Você acha que é um direito seu poder usar a rua para trabalhar?

Sim. Não. Não tenho opinião sobre.

27. Participou de alguma manifestação a favor do comércio de rua na avenida?

Sim. Não.

28. É ligado a algum sindicato da categoria? Se sim, qual?

Sim. _____

Não.

ANEXO A

Comparativo entre pontos propostos para o comércio de rua pelo “Projeto Nova Conde da Boa Vista” e pelo workshop

QUADRA SHOPPING Comércio existente pré-projeto

- ⊕ Alimentação não perecível
- Alimentação
- Serviços
- Importados e outros

OBS.: Este projeto é o apresentado pela prefeitura, apenas com a colocação dos pontos do comércio informal. Os pontos foram situados através de dados georreferenciados coletados pela pesquisa "Trabalhar é um Direito, 2019"



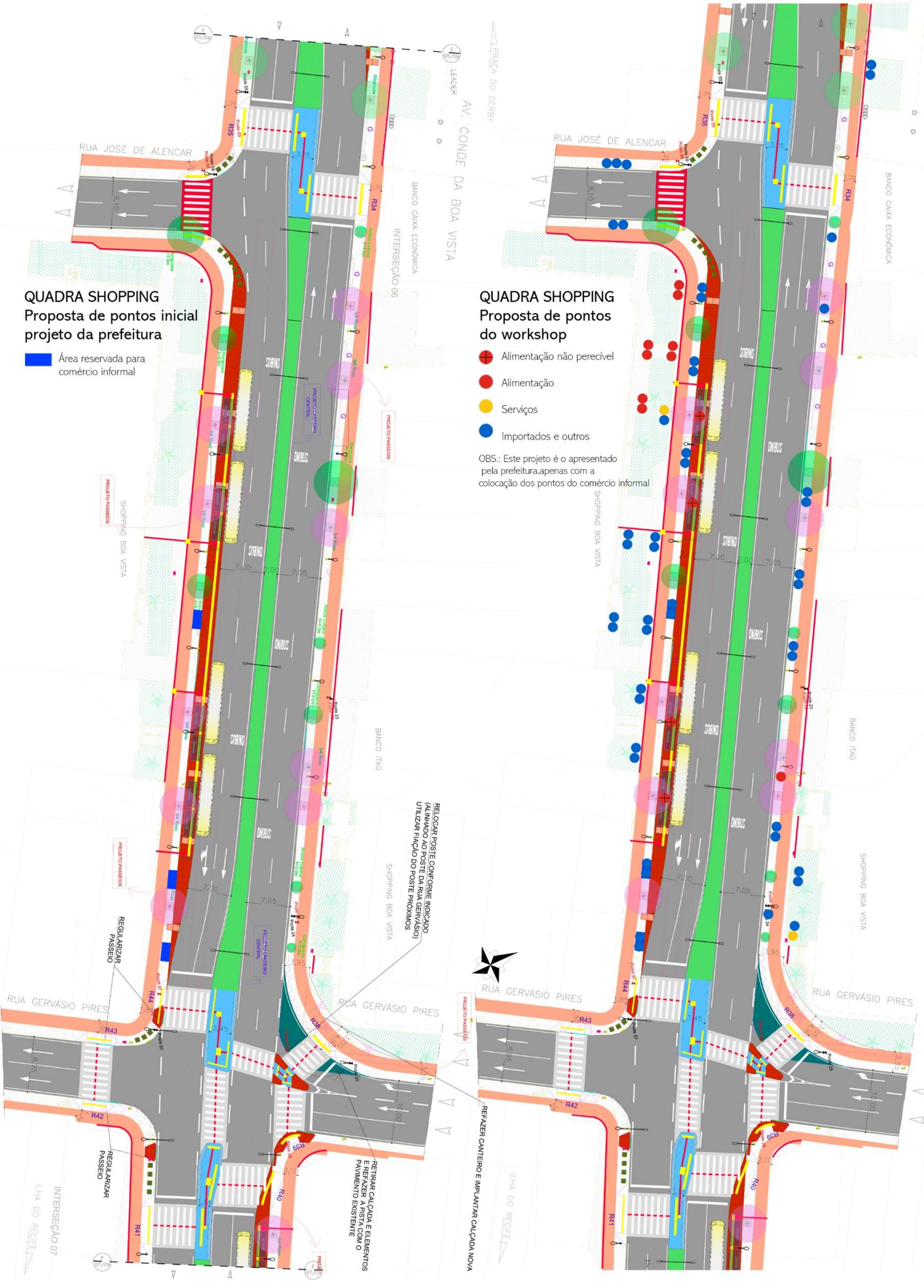
QUADRA SHOPPING
Proposta de pontos inicial
projeto da prefeitura

Área reservada para
comércio informal

QUADRA SHOPPING
Proposta de pontos
do workshop

- Alimentação não perecível
- Alimentação
- Serviços
- Importados e outros

OBS.: Este projeto é o apresentado
pela prefeitura, apenas com a
colocação dos pontos do comércio informal



QUADRA URB

Comércio existente pré-projeto

- Alimentação não perecível
- Alimentação
- Serviços
- Importados e outros

OBS.: Este projeto é o apresentado pela prefeitura, apenas com a colocação dos pontos do comércio informal. Os pontos foram situados através de dados georreferenciados coletados pela pesquisa "Trabalhar é um Direito, 2019"



QUADRA URB
Proposta de pontos inicial
projeto da prefeitura

Área reservada para
comércio popular



shopping popular proposto

QUADRA URB
Proposta de pontos workshop

- + Alimentação não perecível
- Alimentação
- Serviços
- Importados e outros

OBS.: Este projeto é o apresentado pela prefeitura, apenas com a colocação dos pontos do comércio informal. Os pontos foram situados através de dados georreferenciados coletados pela pesquisa "Trabalhar é um Direito, 2019"

