



UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE.
CENTRO DE HUMANIDADES
UNIDADE ACADÊMICA DE GEOGRAFIA.
CURSO DE GEOGRAFIA.

MARIA DAILLENES GONÇALVES GOMES

**O COMÉRCIO EM CAMPINA GRANDE – PB: O CASO DA INFORMALIDADE NO
TERMINAL INTEGRADO DE PASSAGEIROS**

CAMPINA GRANDE – PB

2016

MARIA DAILLENES GONÇALVES GOMES

**O COMÉRCIO EM CAMPINA GRANDE – PB: O CASO DA INFORMALIDADE NO
TERMINAL INTEGRADO DE PASSAGEIROS**

Artigo apresentado a Banca Examinadora da Unidade Acadêmica de Geografia da Universidade Federal de Campina Grande – PB, como requisito para conclusão de curso de Licenciatura Plena em Geografia.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a. Kátia Cristina Ribeiro Costa

CAMPINA GRANDE – PB

2016

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA BIBLIOTECA CENTRAL DA UFCG

- G633c Gomes, Maria Dailenes Gonçalves.
O comércio em Campina Grande - PB : o caso da informalidade no terminal integrado de passageiros / Maria Dailenes Gonçalves Gomes. – Campina Grande, 2016.
25 f. : il. color.
- Artigo (Graduação em Geografia) – Universidade Federal de Campina Grande, Centro de Humanidades, 2016.
"Orientação: Profa. Dra. Kátia Cristina Ribeiro costa".
Referências.
1. Comércio Informal - Campina Grande. 2. Terminal Integrado de Passageiros - Comércio. I. Costa, Kátia Cristina Ribeiro. II. Título.

CDU 339.376(043)



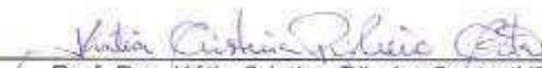
UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE
CENTRO DE HUMANIDADES
UNIDADE ACADÊMICA DE GEOGRAFIA
CURSO DE GEOGRAFIA

FOLHA DE APROVAÇÃO

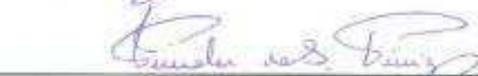
BANCA EXAMINADORA DE: MARIA DAILLENES GONÇALVES GOMES

TÍTULO: O COMÉRCIO DE CAMPINA GRANDE – PB: O CASO DA INFORMALIDADE NO
TERMINAL INTEGRADO DE PASSAGEIROS

Campina Grande (PB), 28 de setembro de 2016.


Prof. Dra. Kátia Cristina Ribeiro Costa (UFCG - Orientadora)


Prof. Ms. Arthur Tavares Valverde (UEPB) (Examinador Externo)


Prof. Dr. Lincoln da Silva Diniz (UFCG – Examinador Interno)

RESUMO

Após a inauguração do Terminal Integrado de Passageiros (Integração), com apenas uma lanchonete em seu interior, localizada fora dos pontos de paradas dos ônibus, surgiram vários comerciantes informais no seu interior e em seu entorno; entretanto, verifica-se que os agentes públicos que gerenciam esse Terminal não aceitam sua existência, proibição registrada nos termos de uso desse espaço. Devido a esse fato, procurou-se desenvolver esta pesquisa no sentido de investigar essa possível convivência, seus conflitos e contradições. Portanto, o presente artigo tem como objetivo analisar as estratégias e táticas do comércio informal no Terminal Integrado de Passageiros (TIP) de Campina Grande- PB, visando identificar conflitos e a valorização da existência desse comércio. Utilizou-se da descrição do cotidiano vivido, das referências bibliográficas sobre comércio informal, das coletas de dados, obtidos das informações administrativas e do setor de transportes públicos, além dos usuários do Terminal, utilizando-se de 32 entrevistas e questionários aplicados aos comerciantes e gestores, tentando identificar suas apreensões sobre o comércio desde o surgimento do TIP. Verificamos que existem vários tipos de comerciantes, baseando-se em sua existência temporal, formalidade e informalidade de trabalho, além de suas frequências e sazonalidades. Como ponto finalizador, será construída uma leitura sobre a importância dos comerciantes informais, já que é perceptível seu crescimento dentro, fora e nos arredores do TIP.

Palavras-chave: Comércio Informal. Terminal Integrado de Passageiros.

ABSTRACT

After the inauguration of the Integrated Terminal Passengers (Integration), with only a snack bar inside, located outside the points stops the bus, there were several informal traders inside and its surroundings; however, it appears that public officials who manage this terminal do not accept its existence, ban registered in terms of use of that space. Due to this fact, we tried to develop this research to investigate this possible coexistence, conflicts and contradictions. Therefore, this article aims to analyze the strategies and tactics of informal trade in the Integrated Passenger Terminal (TIP) of Campina Grande-PB, to identify conflicts and the appreciation of the existence of this trade. We used the everyday description lived, the references on informal trade, data collection, obtained from administrative information and the public transport sector, in addition to terminal users, using 32 interviews and questionnaires given to merchants and managers, trying to identify their concerns on trade since the appearance of TIP. We found that there are several types of traders, based on their temporal existence, formality and informality of work, as well as their frequencies and seasonal variations. As finisher point, a reading will be built on the importance of informal traders, since it is noticeable growth in, out and around the TIP.

Keywords:. Trade Informal. Integrated Passenger Terminal.

1 INTRODUÇÃO

De acordo com o último levantamento do IBGE (2003) realizado no Brasil, sobre o setor da informalidade, observou-se que existiam mais de 10 milhões de trabalhadores atuando na informalidade. Diante deste panorama, o governo verificou a necessidade de buscar alternativas para trazer estes trabalhadores para a formalidade. Com o advento do Lei C n° 128\2008¹ surge à oportunidade para as legalizações dos milhares de trabalhadores que se encontram no mercado informal, tornando-os totalmente legalizados.

Justifica-se o estudo utilizando a idéia de que poderemos colaborar dando visibilidade aos comerciantes informais. Sugerindo, assim, a otimização deste espaço público, integrando os vários atores e agentes do lugar. Além de contribuir na ampliação dos estudos da análise do comércio informal. Temos como principais sujeitos os comerciantes e os consumidores\freqüentadores do local.

Utilizamos conceitos base para a fundamentação, como o comércio, formal e informal, e a teoria dos dois circuitos, superior e inferior, de Milton Santos. Através da teoria dos dois circuitos da economia, Milton Santos foi quem melhor explicou as transformações, tanto dos comércios populares como também o consumo de determinados produtos pelas mais diversas classes sociais e a interferência do capitalismo entre todos os níveis sociais da população.

Para entender melhor o enfoque da pesquisa foram feitos levantamentos bibliográficos, busca de informações em órgãos públicos: STTP (Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos) e SESUMA, entrevistas e análises dos diferentes ramos de comércio. Além desta introdução e das considerações finais, este trabalho está estruturado em três momentos: No primeiro, apresentamos a cidade de Campina Grande e sua tradição do comércio. Num segundo ponto discorremos sobre o Terminal Integrado de Passageiros (TIP), e a relação existente entre as preposições do projeto de criação do Terminal e o que acontece na realidade. No terceiro momento, buscamos identificar e problematizar alguns dos conflitos e das (des) valorizações do comércio informal na cidade de Campina Grande. Propõe-se, nesse trabalho, investigar a coexistência do comércio formal e o informal, procurando

¹ Altera a Lei Complementar de n° 123, de 14 de dezembro de 2006, altera Leis n° 8212, 24 de julho de 1991, 8213, de 24 de julho de 1991, 10406, de 10 de janeiro de 2002 – Código Civil 8029, de 12 de abril de 1990, e da outras providencias. Assunto: alteração, estatuto, microempresa, pequena empresa, normas gerais, regime especial, arrecadação, fiscalização, cobrança, unificação, impostos, contribuição social.

identificar os vários níveis de convergências e divergências sobre sua manutenção nesse espaço.

O objetivo desse estudo é abordar o Comércio em Campina Grande-PB: O caso da informalidade no Terminal Integrado de Passageiros (TIP), tendo como finalidade analisar as estratégias do comércio informal no Terminal, buscando possíveis conflitos e valorização da existência do mesmo.

2 CAMPINA GRANDE E SUA TRADIÇÃO NO COMÉRCIO

É relevante que se perceba a cidade de Campina Grande como eixo do comércio, sendo este de embasamento formal e informal. A informalidade, de modo abrangente, é uma consequência, ou válvula de escape, do crescimento desenfreado do desemprego. As pessoas enxergam na informalidade uma oportunidade de adquirir renda e/ou independência, aumentando significativamente a economia informal na cidade.

Analisar, estudar e trazer/buscar novas expectativas sobre estes tipos de comércio/comerciantes é interessante, visto que ao longo do processo de formação e construção da cidade aquecem a economia, sem que se esqueça de como, com o passar do tempo, o comércio informal tomou amplas proporções e crescimento. Para que este fator seja levado em conta, temos que identificar desde o aparecimento das primeiras formas de comércio em Campina Grande, incluindo sua história, que se misturam.

Localizada em uma região privilegiada do Estado da Paraíba, rota entre litoral e o sertão, entre o brejo e o cariri, Campina Grande tem muito que contar, assim como dela se tem contado, pois, são muitos anos de história. Durante os dois primeiros séculos da sua história, Campina Grande permaneceu apática, segundo Epaminondas Câmara:

A localidade não passa de um modesto aglomerado disforme de casas de taipa que acolhia os tropeiros, tangirinos de boiadas, mercador de cereais, o forasteiro pobre, jogadores e traficantes, prostitutas, viciados e vagabundos, aventureiros e mais negociantes, atraídos pela feira de gado e cereais, proporcionando uma lenta mudança do povoado em vila, só 74 anos mais tarde, viriam passar a condição de cidade. (1999. p. 25)

Como que encubando a grande aceleração de crescimento econômico e demográfico que ela viria a experimentar no começo do século XX. Primeiro, com a explosão algodoeira depois, coma chegada do trem em 1907. E desde então, desenvolvendo sua indústria, comércio e serviços.

Fazendo um parêntese sobre a consolidação e ocupação da cidade de Campina Grande, que neste ponto relatado envolvendo economia no que se trata sobre a feira, é necessário construir um pensamento em relação ao surgimento deste tipo de comércio.

As feiras são eventos que ocorrem em todas as cidades do mundo, incluído povoados, aldeias e pequenas comunidades, podendo ser urbanas ou rurais. Apesar de ser um

espaço de troca/venda nela está contido um ambiente potencial de possibilidades de análises incluído o fato de como esta comercialização se insere no contexto das relações sociais, permitindo a ampliação de um espaço que pode ser compreendido a princípio, como meramente econômico, a partir do contato primário e da própria negociação de preço que elas possibilitam. Elas representam mais uma alternativa profissional e um meio de provar as necessidades tanto dos que ali trabalham quanto dos que procuram preços melhores. Sendo assim, as feiras são uma alternativa de consumo que concorrem com os supermercados e seus funcionários tão imparciais.

Apesar de serem realizadas desde a antiguidade, as feiras dos dias de hoje apresentam uma característica que as colocam em uma posição singular dentro de um mundo capitalista, ao considerarmos a diferença que esse tipo de atividade apresenta com relação ao comércio formal, que obedece aos critérios oficiais de constituição e formalização de uma empresa. É nesse sentido que se entende a feira como local onde prioritariamente se desenvolve a informalidade do trabalho.

As feiras só chegaram ao Brasil com a implantação do mercantilismo e a efetiva colonização desenvolvida por Portugal no século XVI. Elas assim como os mercados, são instituições que se inserem no sistema econômico e representam uma alternativa profissional para homens e mulheres o que Mott (2000) diz abaixo:

O escoamento de gêneros agrícolas, geralmente hortaliças, produzidas por pequenas sítiantes do cinturão verde das cidades e capitais, além dos produtos vendidos por pequenos extrativos de frutas silvestres, crustáceos, artesanatos, bens que dificilmente chegam às redes atacadistas do mercado. (MOTT, 2000, P. 33-34)

Aos poucos esse mercado local transformou-se em um entreposto comercial que passava a ter uma maior relevância no cenário de região, destacando-se principalmente com a comercialização de gados, que constituía a maior parte da feira de gado da Paraíba, ainda que a feira de cereais permanecesse sendo até o final do século XIX, a principal base econômica local.

Mediante desenvolvimento comercial, ocupação e progresso da Vila, somente em 11 de outubro de 1864, com a lei provincial nº 127, a Vila Nova da Rainha é elevada a categoria de cidade, denominando-se Campina Grande. Considerando que a atividade comercial se comporta de maneira distinta ao longo de processo de produção do espaço urbano, atendendo aos interesses daquela que a fazem, tem-se que, em certa medida, o desenvolvimento do comércio acompanha o crescimento da cidade.

Campina Grande – O grande empório dos sertões – despontava no cenário nacional no ano de 1937, como umas das maiores exportadores de algodão. No ano anterior, 1936, alcançava a marca de 10 milhões de quilos ou 55 mil fardos, esse dinamismo comercial refletia-se em outros setores, transformando a cidade num recanto aprazível e progressista.

Nesse sentido de crescimento, Campina Grande começa a atrair indústrias e junto com elas mais habitantes que vinham em busca de empregos, muitos não conseguiam trabalhar nas indústrias por não constituírem uma mão de obra qualificada, ficavam sem ter para onde ir, gerando neste sentido, aglomerações em forma de favelas, em 1979 já existia três.

Sem mão de obra qualificada e sem conseguir trabalho, além da crise econômica que atingia todo o país muitos trabalhadores nos anos 1980 e 2000 partiram para informalidade ocupando as calçadas das ruas centrais, comercializando diversos tipos de produtos. Em 1986 constatou-se 267 camelôs organizados em barracas organizados pelas ruas:

A invasão das ruas centrais de Campina Grande pelos camelôs, assim como em outras cidades passou a ser questão polêmica e de difícil solução, pois ao mesmo tempo em que a população reclamava a devolução das calçadas, e que os comerciantes se sentiam prejudicados em seus negócios, havia por outro lado a sensibilização da parcela da população, que diante do desemprego solidarizava-se com a causa dos ambulantes. (COSTA, 2003, p. 76)



Figura 1 - Comércio ambulante na Rua Maciel Pinheiro no ano de 1980
Fonte: Retalhos históricos.

Como o aumento do número de camelôs, este associado à crise dos anos 1980², geradora do alto nível de desemprego, a organização do comércio informal por parte da Prefeitura surge com uma válvula de escape para a requalificação do centro urbano de Campina Grande.

Houve uma realocação dos mais de mil vendedores ambulantes para as áreas específicas, denominadas Áreas de Recreação Cultural e Comércio ao Ar Livre, ou seja, os populares ARCCA's, localizadas no centro da cidade e foram denominadas de ARCA Titão e Catedral.



Figura 2 - Arca Titão
Fonte: Jaqueline Lima, 2016.



Figura 3 - Arca Catedral
Fonte: Jaqueline Lima, 2016

² Comumente chamada de década perdida, vivida pelo Brasil e por outros países da América Latina, foi o período de estagnação formado a partir de uma retração agressiva da produção industrial.

Muitos trabalhadores foram também realocados no centro comercial denominado de *Shopping* Edson Diniz, localizado no prédio da antiga Lojas Brasileiras, e hoje é o principal e mais procurado local de comércio popular da cidade. Tendo suas atividades iniciadas em 5 de fevereiro de 2001 conta hoje com aproximadamente 330 boxes espalhados pelo piso de alimentação (intermediário), da Praça da Bandeira (piso térreo) e da Floriano Peixoto (subsolo). Esta ação realizada em prol dos camelôs os transfere do comércio informal para o formalizado já que seus comércios são organizados e reconhecidos pela Prefeitura Municipal de Campina Grande, que mantém toda uma estrutura para os comerciantes.



Figura3 - Shopping Edson Diniz
Fonte: Jaqueline Lima, 2016.

No que se refere ao *Shopping* Centro Edson Diniz, ou *Shopping* Popular como é mais conhecido, podemos observar que o local de comercialização não está sendo mais ilegal, já que os comerciantes vivem em um local legalizado de acordo com as normas dos órgãos públicos e paga uma taxa de manutenção (condomínio) de seus boxes, a maioria mantém relações de trabalho informais, não possuem carteira de trabalho assinada ou são os próprios donos de seus negócios.

Mais recentemente, outros ambulantes que não tinham sido realocados nas Arca's ou *Shopping* Edson Diniz ocuparam o espaço referente ao antigo Fórum Afonso Campos, na Rua Floriano Peixoto, Centro, e também na antiga Casa da Cidadania, que se localizava na Praça Clementino Procópio, mesmo endereço. A Rua João Pessoa, um dos principais pontos de comércio formal de Campina Grande, abriga ainda um número considerável de ambulantes,

visto que os mesmos não possuem condições financeiras, ou propostas governamentais, para serem realocados devidamente, como já acontecera nas Arca's e Shopping.



Figura 4 - Galeria Popular
Fonte: Jaqueline Lima, 2016.



Figura 5 - Galeria Popular
Fonte: Jaqueline Lima, 2016.

Portanto, desde seu surgimento, Campina Grande, possui uma forte função comercial informal e formal, com ambulantes nas calçadas e/ou feiras, com comerciantes realocados transformando-se em “ambulantes formais”, caso exposto nas Arca's e no Shopping Centro Edson Diniz e centro da cidade, corroborando com o exposto na Teoria dos dois circuitos descritos por Milton Santos (1979), circuito superior e inferior.

3 O TERMINAL INTEGRADO DE PASSAGEIROS DE CAMPINA GRANDE: O PROJETO E A REALIDADE

No ano de 2007, na Gestão do então Prefeito Veneziano Vital do Rêgo, teve início a construção do primeiro Terminal Integrado de Passageiros (TIP) da cidade de Campina Grande. O local escolhido para a construção do terminal foi o parque Evaldo Cruz (Açude Novo). Localizado entre as Ruas Avenida Santa Clara, Dom Pedro II e Sebastião Donato, no centro da cidade.



Figura 6 - Localização do Terminal de Integração
Fonte: Google Maps, 2016.

Em outubro do ano de 2007, começava a ser instalado o sistema de bilhetagem eletrônica gradualmente em todos os ônibus da cidade e posteriormente seria usado também para acesso ao TIP (Terminal Integrado de Passageiros).

Em 25 de setembro, que viria de fato a ser inaugurado o Terminal de Integração de Transportes Coletivos da cidade de Campina Grande, a partir de então o usuário poderia pagar apenas uma passagem bairro a bairro, podendo utilizar dois ônibus beneficiando na época da sua inauguração em média 30 mil passageiros diariamente.



Figura 7 - Terminal de integração
Fonte: Click Campina.

Segundo informações coletadas com Helder Barros, agente de trânsito de carreira, que atualmente está na divisão de controle operacional, na STTP – Superintendência de Trânsito e Transportes Públicos- que é responsável pela organização do Terminal e se localiza na Rua Cazuzza Barreto N°103, no Bairro do Catolé, é utilizado um sistema chamado Transdata para gerenciamento, organização e controle de informações referente ao TIP.

Na primeira etapa o TIP passou a atender apenas as linhas 555, 505, 055, 550, 022A, 220B, 202, 222, 020, 004, 303, 333, 066 e 660, possibilitando assim integrar os moradores entre bairros e locais de grande circulação de pessoas, como UFCG, UEPB, Terminal Rodoviário e Shoppings. Funcionando diariamente até a meia-noite. Os portões de acesso na Rua Sebastião Donato e Rua Santa Clara se destinavam a entrada e saída dos ônibus, já para o acesso da população fica reservada a área no portão principal através das catracas. O sistema atualmente integra quase 100% dos ônibus, com exceção apenas da linha 245, o Inter-área, interligando todos os bairros e distritos da cidade.

Nesse sistema é possível verificar quantas pessoas transitam diariamente e mensalmente no terminal, selecionando e contabilizando de acordo com a forma de pagamento, que neste caso pode ser feita de três formas:

- “Inteira” (passagem completa): no valor de R\$ 2,75, essa modalidade de passagem é utilizada por trabalhadores e público em geral.
- “Meia” (passagem com 50% de desconto): no valor de R\$ 1,37, essa modalidade é utilizada exclusivamente por estudantes de níveis fundamental I e II, Médio, Superior

e Profissionalizante, sendo em alguns casos, limitada a quantidade de passagens a serem utilizadas.

- “Gratuidade”: é utilizada exclusivamente para idosos acima de 65 anos de idade, essa identificação é registrada na carteira de identidade e para deficientes físicos, que passam por análises médicas e são cadastrados por impressão digital, utilizando um cartão diferenciado.

Diariamente transitam no terminal em torno de 4 a 4,5 mil pessoas, dessas 3,5 mil são pagantes. Mensalmente, estima-se que circulam entre 100 a 112 mil pessoas, na Integração. Tomando por base os meses de março e abril, podemos verificar que no dia 5 de março do corrente ano de 2016 tivemos o dia com menor número, apenas 103.593 passageiros, no entanto no dia 06 de abril circularam 115.932. Uma média de 110 mil pessoas utilizando o transporte público por mês. Quando retiramos os valores referentes à linha 245 identificamos uma mínima de 107 e máxima de 109 mil, visto que esta linha não circula pelo TIP, temos observando que a média fica em torno de 108 a 110 mil pessoas transitando pelo terminal diariamente, seja descendo para entrar em outro coletivo ou passando dentro dele.

Para a realização desta atividade de transporte público a Prefeitura Municipal de Campina Grande terceirizou este serviço e antes da licitação do início de 2015 várias empresas particulares eram responsáveis por realizar o transporte público da cidade. A Prefeitura abriu a licitação para definir as empresas que ficariam responsáveis pela circulação de ônibus urbano durante os próximos 15 anos. Para concorrer à licitação as empresas que já eram responsáveis pelo serviço se uniram formando o Consórcio Santa Maria e Santa Verônica, no entanto as empresas que não participaram da licitação subcontrataram os veículos das outras transportadoras.

Os consórcios Santa Maria e Santa Verônica foram vencedores da licitação, dividindo a cidade em quatro regiões para circulação das linhas de ônibus: Norte, Sul, Leste e Oeste. Circulam na cidade, mensalmente, cerca de 196 dos 220 ônibus da frota, num total de 44 linhas, sendo 42 delas efetivas. O consórcio foi assinado entre empresas e prefeitura no dia 5 de junho de 2015, entrando em vigor no dia 5 de agosto desse mesmo ano.

No que se refere a serviços prestados dentro do Terminal Integrado de Passageiros para a população funciona também a única lanchonete de comércio formalizado, localizado próximo à entrada de passageiros do local destinado ao Sitrans- Sindicato das Empresas de Transporte Urbano de Campina Grande. De acordo com as informações da STTP não existe

nenhuma lei/limitação que impeça a construção e/ou abertura de outro estabelecimento comercial dentro do terminal. Porém, pouco tempo depois passaram a surgir naturalmente alguns comerciantes\ambulantes se utilizando do espaço de grande circulação de pessoas que é o TIP, sendo enxergado como campo fértil para boas vendas. Nos últimos anos esse comércio informal só aumentou e passou a ocupar os espaços internos e externos do local.

A STTP vendo isto decidiu tomar atitudes enérgicas e baixou a portaria de N° 013/2016/STTP/CG/PB, considerando o teor do memorando emitido em 21 de dezembro de 2015, que solicitava providências para a retirada de vendedores e proibição de vendas de mercadorias por estes desenvolvidas, considerando a constante presença dos mesmos se utilizando ilegalmente deste espaço e provocando inúmeras queixas, insegurança, insatisfação e medo nos usuários.

Sendo assim, a STTP e a administração do Terminal resolveram proibir com fundamento art. 209, incisos, I, II, III, IV e V da Lei nº4.129, do código de postura de Campina Grande a comercialização de produto de qualquer natureza nas áreas externas e internas do TIP. Requisitando o apoio imediato da guarda municipal, polícia militar e Sesuma, para fazer cumprir essas determinações, que entraram em vigor na data de emissão desta portaria, em 13 de janeiro de 2016. Mesmo após esta proibição e a solicitação para saída dos comerciantes, eles permaneceram, em sua grande maioria, e atualmente ocupam o Terminal Integrado de Passageiros nos três turnos.

4 O CONFLITO E A (DES) VALORIZAÇÃO DO COMÉRCIO INFORMAL: RESULTADOS E DISCUSSÕES.

O estudo de Santos (2004) resulta na caracterização da economia urbana em dois sistemas: circuito superior, constituído por bancos, comércio, indústria de exportação, indústria urbana moderna, serviços modernos, atacadistas e transportadores, e o circuito inferior, fundamenta-se nos meios de fabricação não-“capital intensivo”, pelos serviços não modernos fornecidos “a varejo”, e pelo comércio não-moderno e de pequena dimensão, que segundo o mesmo, estão articuladas entre si, diferenciando-se apenas nas modalidades de capital, tecnologia e organização.

Ainda sobre os dois circuitos, podemos identificar uma dependência do circuito inferior em relação ao superior no qual as economias dos setores populares interagem com os mercados e atividades econômicas situadas no circuito superior da economia em relação ao qual ocupa uma posição subordinada. Podemos entender que o papel do circuito superior na sociedade é controlar a economia, e desta maneira determinar/impor a produção do espaço.

Segundo Santos (2004) com o surgimento da globalização e de todas as formas modernas que advém dela nas diversas esferas sócias tem-se a adesão à modernização. Neste sentido é visível que o circuito inferior tende a se adaptar de maneira parcial a essa modernização.

A existência de uma massa de pessoas com salários muito baixos ou vivendo de atividades ocasionais, ao lado de uma minoria com rendas muito elevadas, cria na sociedade urbana um divisão entre aqueles que podem ter acesso de maneira permanente aos bens e serviços oferecidos e aqueles que, tendo as mesmas necessidades, não tem condições de satisfazê-las. Isso cria ao mesmo tempo diferenças quantitativas no consumo. Essas diferenças são a causa e o efeito da existência, ou seja, da criação ou da manutenção, nessas cidades de dois circuitos de produção, distribuição e consumo dos bens e serviços (SANTOS 2004).

No início do século XX, com a CLT (Consolidação das Leis Trabalhistas) no governo de Getúlio Dornelles Vargas, foi possível observar as noções de formalidade e informalidade no cenário nacional. Para Suisso (2006), o trabalho informal tem sido uma solução provisória para os altos níveis de desemprego no Brasil. As pessoas que perderam seus empregos encontram no mercado informal uma alternativa para a obtenção de renda mensal.

Com o avanço contínuo do trabalho informal existente nas regiões metropolitanas um aumento no número de pessoas que buscam no setor informal um meio de sobreviver, através das atividades como ambulantes. Assim a necessidade de gerar renda para suas famílias ou até mesmo a independência que muitas pessoas encontraram no trabalho informal, fazem com que estes atuem por conta própria, gerando um significativo crescimento na economia informal brasileira.

Diante da oportunidade de emprego regular cada vez mais escassa, a reprodução da vida de parcelas crescentes da população vem ocorrendo de uma economia que abrange inúmeras atividades individuais e/ou familiares, além das diferentes modalidades de trabalho. Pode-se afirmar que essas atividades formam em seu conjunto uma economia dos setores populares, envolvendo, mesmo que de modo disperso e fragmentado, um fluxo considerável de produtos, serviços e mercado.

Nos empreendimentos econômicos populares não existem os pressupostos da acumulação capitalista, os trabalhadores produzem mercadorias, mais sua força de trabalho não se constitui uma mercadoria. A eficiência dessa economia dos setores populares não pode ser aferida pela capacidade de seus integrantes transformarem-se em pequenos ou médios empresários, porém por sua capacidade de criar postos de trabalhos e gerar alguma renda para um grande número de pessoas. Diferente das empresas, a racionalidade econômica dos empreendimentos populares está subordinada a necessidades da “reprodução da vida na unidade familiar”. (CORAGGIO, 1998)

Embora a atividade comercial de caráter informal exista no mundo inteiro, ocorrem momentos em que estas atividades sofrem no tempo e no espaço um rápido incremento. Evidentemente o setor informal abre as brechas na produção ou circulação de mercadorias possibilitadas pela dinâmica produtiva do capital. Essas atividades tomaram força em decorrência das mudanças ocorridas na estrutura promovida e pela abertura da economia brasileira para o mercado mundial, deste modo os trabalhadores tiveram que se reorganizar para se inserir nesse novo “mundo do trabalho”, resultando no aparecimento de novas formas de organização do trabalho como as atividades informais.

O crescimento da informalidade está ligado ao processo de reestruturação produtiva no Brasil, que é a parte das políticas neoliberais, por isso tem características diferentes do que tínhamos como atividades autônomas anteriormente, ou seja, autonomia hoje é determinada pelas condições do circuito capitalista de produção e da dependência do setor formal. Estes

fenômenos de intenso crescimento das atividades informais de trabalho se tornam muito visíveis a partir do ano de 1990.

Dentro dessas novas formas de trabalho mencionadas acima podemos inserir o comércio informal que surgiu no Terminal Integrado de Passageiros, na cidade de Campina Grande, e para melhor compreender como se organiza esse comércio foi necessário a realização de um estudo de campo, entre os dias 01/07/2016 e 20/09/2016, três meses, foram realizadas observações do local, diariamente, como também todas as entrevistas. Utilizamos de um questionário (anexo 2) preestabelecido com a finalidade de identificar as características destes comerciantes e do comércio por ele realizado. Como uma forma de buscar independência e/ou sendo válvula de escape para a crise econômica vivenciada, está aliada ao desemprego, a inserção de parte da população na informalidade é uma crescente.

Atualmente existe um total de 32 comerciantes informais “trabalhando” no Terminal, distribuídos nos três turnos, considerando um fato importante, pois a maioria desses comerciantes chega à tarde, geralmente após o almoço e vai embora ao início da noite. Sendo 59% homens e 41% mulheres, entre as faixas etárias que podemos verificar no gráfico abaixo:

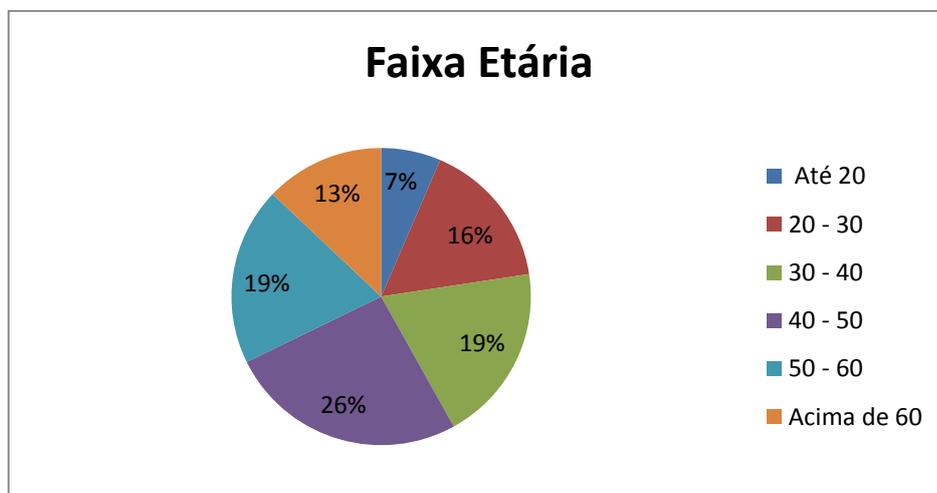


Figura 8 - Faixa etária dos comerciantes informais.

Fonte: Pesquisa de Campo realizado entre os meses de Julho a Setembro de 2016.

É perceptível que 45% dos trabalhadores está entre a faixa etária de 30-50 anos, na fase adulta e estando fora dos “padrões ideais” desejados pelo mercado de trabalho formal. Podemos verificar também que 32 % dos comerciantes estão acima dos 50 anos, enfatizando a necessidade desses trabalhadores em obter uma fonte complementar de renda.

Uma das características importantes do comércio realizado no Terminal é que 100% estão direta ou indiretamente vendendo alimentos, sejam eles, industrializados (maioria) ou de

produção artesanal. Como exemplo desses alimentos industrializados, pipocas e balas, muitos dos comerciantes associam a venda de ambos os produtos, buscando assim maior versatilidade e sortimento. Verificamos também que grande parte dos ambulantes prefere realizar suas atividades na área interna, por julgar mais seguro e acessível, ouvimos alguns relatos de comerciantes que tentaram realizar a venda na área externa da Integração que sofreram tentativas ou foram assaltados e com isso retornaram para o espaço interno, como podemos constatar abaixo apenas 27% utiliza a área externa.

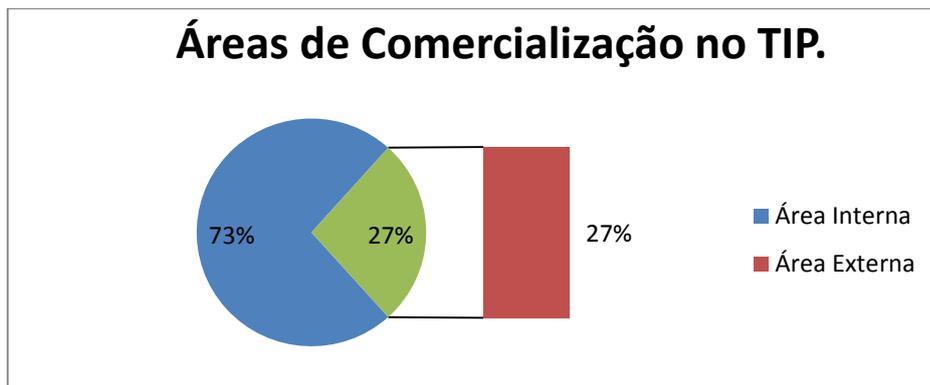


Figura 9 - Áreas de comercialização no TIP.

Fonte: Pesquisa de Campo realizado entre os meses de Julho a Setembro de 2016.

Parte significativa utiliza a venda de produtos na Integração como fonte primordial de renda, em contrapartida a outra parcela usufrui do mesmo como acréscimo de seus ganhos, sendo estes em sua maioria aposentados. Maior parte dos comerciantes utiliza a Integração como espaço exclusivo de vendas, sendo 18 apenas no Terminal e 14 tanto no espaço do Terminal como em outras áreas; centro da cidade, feiras e até mesmo no próprio bairro em que residem.

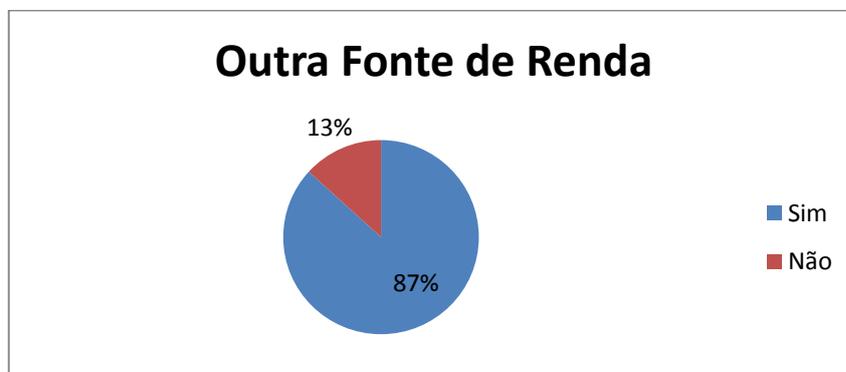


Figura 10 - Outra fonte de renda.

Fonte: Pesquisa de Campo realizado entre os meses de Julho a Setembro de 2016.

Conseguimos identificar através do estudo realizado e da observação, quatro maneiras diferentes de dar-se o ato da venda: parado em um determinado local dentro do TIP e expondo, circulando e oferecendo os produtos, parado e oferecendo e apenas circulando, dentre as maneiras mais utilizadas, o ato de circular e oferecer se destaca, o segundo mais utilizado é parado em um ponto fixo previamente escolhido. Foi também observado, com base nos estudos e pesquisas de campo, à maneira como os produtos comercializados são expostos e/ou oferecidos. Os ambulantes utilizam desde pequenos carrinhos de tração manual a pequenos caixotes presos ao corpo, quando circulando e oferecendo, os que ficam em pontos fixos geralmente utilizam banquinhos, caixas de isopor, recipientes de plásticos (bacias) e sacolas. Tomando por base essa caracterização do ato da venda e utilização do espaço, os comerciantes informais foram divididos em três grupos, como podemos verificar nas imagens abaixo:

I. Aqueles que circulam dentro da integração;



Givanilda Araújo, 46. 11/09/2016



Valdir Júlio, 28. 19/07/2016
Fonte: Jaqueline Lima. 2016.



Miguel Pedro, 67. 19/07/2016

II. Aqueles que ficam parados dentro da Integração.



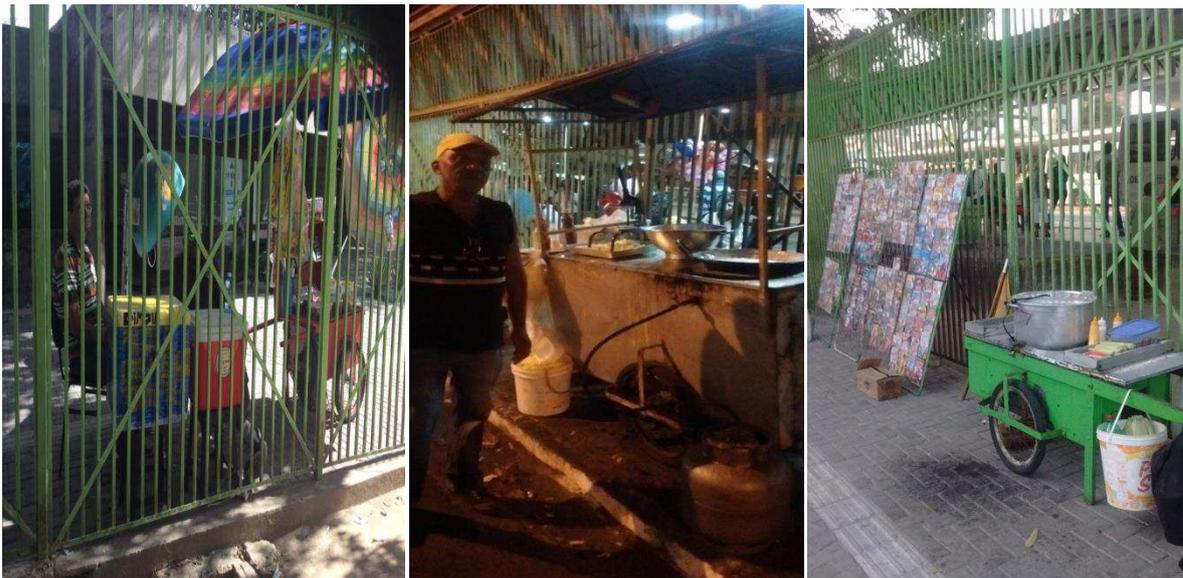
Simone Andrade, 42. 19/07/2016

Daniela, 34. 20/08/2016

Rosália Maria, 31. 19/07/2016

Fonte: Jaqueline Lima, 2016.

III. Aqueles que ficam parados, porém fora da Integração.



Michael Jackson, 34. 17/09/2016

Ricardo Alexandre, 51. 11/09/2016

André Rodrigues, 21. 19/09/2016.

Fonte: Jaqueline Lima, 2016.

Algo inesperado que foi percebido ao longo da realização do trabalho de campo, e que se tornou fator importante, é a presença de famílias inteiras, ou parte delas comercializando dentro da Integração. Podemos citar como exemplo a família de Maria Aparecida (imagem), 17 anos, que começou a vender trufas há cerca de 7 anos, e ao perceber que o espaço era propício trouxe seu pai, o senhor José Francisco Pereira, 66 anos, aposentado, e sua mãe, a senhora Adriana Cunha, 41 anos, desempregada. A atividade da família fica dividida em duas,

a filha circulando e oferecendo as mercadorias e seus pais em pontos fixos diferentes, como ponto de apoio.



José Francisco, 66 anos. 08/09/2016 Maria Aparecida, 17 anos. 07/09/2016 Adriana Cunha, 41. 07/09/2016.

Fonte: Jaqueline Lima, 2016.

Uma das características mais interessantes que podemos identificar nos comerciantes é a enorme diversidade de bairros onde eles residem, pois dos 32 entrevistados 26 informaram de onde vem. O bairro com maior número é as Malvinas, com 4, em segundo lugar empatados, o Pedregal e o Jeremias, com 3 cada, em terceiro lugar, também empatados, Presidente Médici, Monte Santo e Belo Monte, com 2 cada e com um comerciante cada os bairros de Santa Rosa, Santa Terezinha, Cruzeiro, Centro, Glória, Liberdade, Monte Castelo, Palmeira e o Distrito de São Jose da Mata. Com uma diversidade total de 15 áreas diferentes. Em relação aos horários a esmagadora maioria prefere chegar entre 12 h e 14h00minhs, alguns poucos comerciantes tem preferência entre as 08h00min e 10h00min da manhã, e 16h00min e 18h00minh, e para deixar o Terminal após o fim das mercadorias, no horário que pode variar as 16h00min até a 00h00minh.

Sobre a sazonalidade, a maioria dos comerciantes está presente todos os dias da semana, a outra parte alternam dias de descanso ou de realização de afazeres. O período de tempo em que o Terminal é utilizado para/de comércio varia desde a fundação do espaço até aqueles ambulantes que estão a pouco mais de um ou dois meses no local, pois existe uma enorme rotatividade, e também mesmo após o fim pesquisa de campo surgiram novos comerciantes no espaço.

A guarda - municipal e os responsáveis pela fiscalização do Terminal já solicitara inúmeras vezes a saída destes comerciantes, de acordo com as informações dos mesmos a abordagem não é violenta, pelo contrário, sempre solícita, e como estratégia para burlar a *Portaria de Proibição*, deixa por alguns dias de ir e comercializar, no Terminal, retornando gradualmente. A proposta criada como possível solução a partir do desenvolvimento deste estudo seria, mapeamento destes trabalhadores, inseridos na informalidade, construção de pequenos pontos comerciais distribuídos nas 12 plataformas em ambos os sentidos, os boxes, e por consequência dessa ação, realocá-los.

Tal atitude já fora designada em outra oportunidade, vistos que existia (existem) ambulantes nas calçadas do centro da cidade de Campina Grande, a solução encontrada foi à ocupação das antigas Lojas Brasileiras, construção das ARCCA's e galerias populares. Dessa forma, a população que utiliza o serviço do Terminal, e que usufrui da comercialização do mesmo, teria mais uma opção de comércio, além de que os comerciantes, que devido a informalidade muitas vezes são reprimidos por algumas autoridades, passariam da informalidade para formalidade, sendo visto assim como benefício para comunidade em geral.

Esse conflito entre gestores públicos e comerciantes informais estão presentes em várias cidades brasileiras. A cidade do Recife sempre foi um exemplo nesse assunto, onde as ruas do centro sempre apresentaram comércio ambulante e camelôs. Como ressalta COSTA (2003, p.154) “*Esse tipo de comércio informal, livre e, de certo modo, criativo, é parte da história do Recife, como na maior parte das cidades*”.

Entretanto, o comércio de rua está associado a símbolos de pobreza, desemprego, violência e sujeira que, em seu conjunto, produz um espaço pouco ou quase nada atrativo para a classe média da cidade. Sem perceber a função do comércio de rua como redutor do desemprego aberto, a maioria das análises o reduz a uma idéia negativa de congestionamento de ruas e a falta de dinâmica própria. (COSTA, *ibidem.*)

Nesse sentido, a expansão do comércio informal na Cidade de Campina Grande, foi acelerada por ocasião da atual crise econômica. Alvo de constantes intervenções urbanísticas desenvolvidas, sobretudo, pelo Estado e município, o Centro expulsa os comerciantes informais, contribuindo para seu surgimento em várias áreas da cidade, no entorno do centro, terminais de passageiros, bairros, feiras e mercados públicos, enfim, em várias outras áreas da cidade. O nosso estudo visa contribuir para que novas gestões possam ver a possibilidade de convivência entre esses dois circuitos da economia.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Sendo observada a cidade de Campina Grande- PB, que cresceu e se expandiu através do comércio, primeiro como entreposto para os tropeiros, seguido do desenvolvimento e grande produção algodoeira e pecuária, tendo este sido concretizado com a chegada das linhas férreas. É notório que a idéia, estudada sobre o comércio informal à luz da Teoria dos Dois Circuitos da Economia - Superior e Inferior prescrita por Milton Santos identifica-se que o comércio informal faz parte da história dessa cidade e muito a influencia e a identifica, com o que ocorre ao longo do crescimento e desenvolvimento da cidade de Campina Grande. Mediante as pesquisas transcritas, podemos também visualizar um comportamento de dependência na relação ambulante – comércio informal- comércio formal, já que os mesmos passam a sobreviver de tal prática de convivência. Essa sujeição é confirmada quando a informalidade é colocada como solução temporária para os crescentes níveis de desemprego, que são percebidos numa escala do global para o local.

O Terminal Integrado de Passageiros, ou Integração como é popularmente conhecido, foi idealizado para ser exclusivamente um espaço de intermédio entre transportes públicos. Ao longo do tempo foi se desenvolvendo, e devido a existência de um grande fluxo de pessoas dentro da Integração, o comércio informal para atender as necessidades dos que transitam neste espaço. É interessante mencionar também que o surgir deste tipo de comércio não foi algo planejado pelos idealizadores da Integração, visto que tais práticas elevam a situação para o âmbito social, além de econômico e geográfico.

No que diz respeito ao comércio, podemos comprovar através das pesquisas em campo, tendo como fonte principal o Terminal Integrado de Passageiros, que a cidade de Campina Grande retrata verdadeiramente a dependência quanto à informalidade. Os ambulantes entrevistados, e fotografados, têm em grande parcela, o mesmo discurso de que se utilizam da informalidade, neste caso dentro e nos arredores do Terminal, para sobreviver, não tendo outra fonte de renda, ou devido à falta de políticas públicas para empregá-los formalmente. É evidente que os motivos\causas para o uso, ou ingresso, da informalidade é algo que afeta boa parcela da população.

O trabalho realizado tem caráter prévio e pode servir como embasamento de pesquisas futuras sobre a comercialização informal dentro, e nos arredores, do Terminal Integrado de Passageiros de Campina Grande, visando também resolver, ou demonstrar, possíveis soluções a serem tomadas pelos Órgãos públicos quanto à movimentação\permanência, ou saída, destes trabalhadores inseridos na informalidade. •

ANEXOS

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE CAMPINA GRANDE – UFCG CENTRO DE
HUMANIDADES - UNIDADE ACADÊMICA DE GEOGRAFIA – UAG - CURSO DE
GEOGRAFIA – CGEO.**

Aluna: Maria Dailenes Gonçalves Gomes.

Caracterização dos comerciantes INFORMAIS: ___/___/___

1) Nome: _____

2) Idade: _____

3) Bairro: _____

4) Sexo: Feminino () Masculino ()

5) Qual produto que comercializa?

6) Qual o horário do dia em que comercializa na integração?

7) Quantos dia por semana está no terminal?

8) Comercializa dentro ou nos arredores do terminal?

9) Possui outra fonte de renda?

10) Por que escolheu comercializar no terminal?

11) Comercializa em outros lugares?

12) Comercializa parado ou circulando e oferecendo as mercadorias?

13) Quais os meios que se utiliza pra vender as mercadorias?

14) Há quanto tempo vende no terminal?

15) Quais as estratégias utilizadas para se livrar do policiamento – fiscalização – local?

OBS:



ESTADO DA PARAÍBA
PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE
SUPERINTENDÊNCIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES PÚBLICOS

PORTARIA N° 013/2016/STTP/CG/PB

O SUPERINTENDENTE DE TRÂNSITO E TRANSPORTES PÚBLICOS do município de Campina Grande – PB, no uso das atribuições que lhes são conferidas pela lei Orgânica do Município de Campina Grande – PB e, na forma do art. 4º da lei 3.725 de 26 de agosto de 1999 (lei que cria a STTP e dá outras providências), e;

CONSIDERANDO o teor do Memorando 051/2015/GOFT/STTP/CG, de 21 dezembro de 2015, solicitando providências para retirada de vendedores e proibição de vendas de mercadorias por estes desenvolvidas quando instalados nas áreas interna e externa do Terminal de Integração desta cidade;

CONSIDERANDO que a crescente presença de vendedores utilizando-se ilegalmente dos espaços interno e externo do referido Terminal de Integração, vem provocando inúmeras queixas, insegurança, insatisfação e medo nos usuários do Sistema de Transportes Públicos de Passageiros – STTP;

CONSIDERANDO que por força de lei, cabe a STTP/CG/PB, a administração do referido terminal, mantê-lo limpo, acessível e com regras rígidas a possibilitar um serviço de qualidade ao usuário daquele espaço;



**ESTADO DA PARAÍBA
PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINA GRANDE
SUPERINTENDÊNCIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES PÚBLICOS**

CONSIDERANDO que, como administradora do Terminal de Integração do Sistema de Transportes Públicos de Passageiros – STTP –CG-PB, esta autarquia deve adotar medidas enérgicas visando sempre o melhor para usuários que utilizam os terminais e coletivos, cuja finalidade é alojar e transportar passageiros e não permitir a comercialização de qualquer tipo de produto, serviço ou propaganda irregular.

RESOLVE :

1. **PROIBIR**, com fundamento no art. 209, incisos, I, II, III, IV e V da Lei nº 4.129 de 07 de agosto de 2003 (Código de Postura do Município de Campina Grande), comercialização de produtos de qualquer natureza ou realização de propagandas de cunho comercial, nas áreas interna e externas do Terminal de Integração de Passageiros desta cidade, devendo, para isso, a administração daquele terminal requisitar apoio imediato da Guarda Municipal, Polícia Militar e SESUMA, para fazer cumprir as determinações contidas nesta PORTARIA de nº 013/2016/STTP/CG/PB e nos já citados dispositivos legais;
2. Esta PORTARIA entra em vigor na data de sua publicação;
3. Revogam-se quaisquer disposições em contrário.

Campina Grande – PB, 13 de janeiro de 2016.


FÉLIX ARAÚJO NETO
 SUPERINTENDENTE DE TRÂNSITO E
 TRANSPORTES DE CAMPINA GRANDE-PB.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBUQUERQUE DO Ó, Alcides de. **Campina Grande: História & Política (1945-1955)**. Campina Grande: Edições Caravela/Núcleo Cultural Português, 1999. 134 p.

CÂMARA, Epaminondas. **Os alicerces de Campina Grande: Esboço histórico-social do povoado e da Vila (1697-1864)**. Campina Grande, Prefeitura Municipal/Sec. De Educação. Núcleo Cultural Português. Ed. Caravela, 1999.124 p.

CORAGGIO, J. **Economia urbana. La perspectiva popular**. Quinto: ILDIS. FLACSO, 1998.

COSTA, Kátia Cristina Ribeiro. **O Centro do Recife e Suas Formas Comerciais: transformações e Persistências**.2003. Tese (Doutorado em geografia), programa de pós-graduação em Geografia/Instituto de Geociências e Ciências Exatas/Universidade Estadual Paulista – PPGeo/UNESP-Rio Claro/SP.

_____, **Shopping Center Recife: Conflitos e Valorização do Espaço**.1995. Dissertação (Mestrado em Geografia), programa de pós-graduação em Geografia/Centro de Filosofia e Ciências Humanas/Universidade Federal de Pernambuco – PPGeo/CFCH/UFPE, Recife.

COSTA, Antônio Albuquerque Da. **Sucessões e coexistência dos espaço Campinense na sua inserção ao meio técnico-científico-informacional: a feira de Campina Grande na interface desse processo**. 2003. Dissertação (Mestrado em Geografia), programa de pós-graduação em Geografia/Centro de Filosofia e Ciências Humanas/Universidade Federal de Pernambuco – PPGeo/CFCH/UFPE, Recife.

DINOÁ, Ronaldo. **Memórias de Campina Grande**. Volume I, Campina Grande: Editorações Eletrônicas, 1993, 565 p.

MOTT, Luiz. **Feira e Mercadorias: pistas para pesquisa de campo**. In: FERRETI, Sérgio (org). **Reeducando o olhar-estudo sobre feiras e mercados**. São Luiz: Editora UFMA; PROIN (CS), 2000.

SANTOS, Milton. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. Rio de Janeiro: Livraria Francisco Alves, 1979.

_____. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos**. 2 Ed. São Paulo: EDUSP, 2004.

SUISSO, Flávia. **Trabalho informal no Brasil Contemporâneo**. Revista eletrônica da faculdade de Direito de campo, Campos dos Goytacazes, RJ, v. 1, n. 1, 2006. Disponível em: <[HTTP://bdjur.stj.gov.br/xmlui/handle/2011/18551](http://bdjur.stj.gov.br/xmlui/handle/2011/18551)> Acesso em 7 de julho de 2016.

WWW.Cgretalhos.blogspot.com.br – Retalhos Históricos de Campina Grande-PB Acesso em 9 de setembro de 2016.

WWW.ClickPB.com.br/Paraiba/Campina-Grande-ganha-terminal-integrado-de-ônibus. Acesso em 9 de setembro de 2016.