

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE SÃO PAULO
ESCOLA DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS**

NATÁLIA CRUZ DE SOUSA

**O COMÉRCIO AMBULANTE NOS TRENS DE SÃO PAULO:
Sociabilidade e Conflito**

**GUARULHOS
2014**

NATÁLIA CRUZ DE SOUSA

**O COMÉRCIO AMBULANTE NOS TRENS DE SÃO PAULO:
Sociabilidade e Conflito**

Trabalho de conclusão de curso
apresentada à Universidade Federal de
São Paulo como requisito parcial para
obtenção do título de Bacharel em
Ciências Sociais

Orientação: Andréa Cláudia Miguel
Marques Barbosa
Co-orientação: Marta Denise da Rosa
Jardim

**GUARULHOS
2014**

SOUSA, Natália Cruz.

O comércio ambulante nos trens de São Paulo: Sociabilidade e Conflito/ Natália Cruz de Sousa. – 2014.
73 f.

Trabalho de conclusão de curso Bacharelado em Ciências Sociais – Universidade Federal de São Paulo, Escola de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Guarulhos, 2014.
Orientação: Andréa Cláudia Miguel Marques Barbosa.

1. Comércio ambulante. 2. Trem de São Paulo. 3. Ambulante nos trens. I. Orientador. II. Título.

NATÁLIA CRUZ DE SOUSA
O COMÉRCIO AMBULANTE NOS TRENS DE SÃO PAULO:
SOCIABILIDADE E CONFLITO

Trabalho de conclusão de curso
apresentada à Universidade Federal de
São Paulo como requisito parcial para
obtenção do título de Bacharel em
Ciências Sociais

Aprovação: ____ / ____ / ____

Prof. Dr. Andréa Cláudia Miguel Marques Barbosa
Universidade Federal de São Paulo

Prof. Dr. José Lindomar Coelho Albuquerque
Universidade Federal de São Paulo

Prof. Dr.
Instituição

À minha madrinha, amiga e mãe
Joana dos Santos Alves

AGRADECIMENTOS

Eu, como aluna da Universidade Federal de São Paulo (Unifesp) desde 2009, reconheço minha formação como extremamente importante não apenas pela aprendizagem no curso de ciências sociais, mas pela experiência adquirida, principalmente, por ter podido conhecer pessoas maravilhosas, hoje grandes colegas e amigos, que, tenho certeza que seguirão em minha vida.

Dos laços afetivos construídos, agradeço as pessoas que contribuíram indiretamente à essa pesquisa, compartilhando experiências, referências e pelo incentivo, como que tive por parte dos colegas de sala: Natália Lopes, Juliana Andrade, e Leonardo Guerra; amigas do curso de história da arte: Daniela Rezende e Tami Matsumoto; amigos que deixaram saudade, e traçaram outros caminhos fora da Unifesp, mas que ainda mantenho contato: Jade Medeiros e Daniel Dibeo; a colega Olímpia Beltrão que cedeu-me uma de suas maravilhosas fotografias; amigos próximos de minha casa: Marcelo Lenz, Bruna Magno, Marcelo Henrique, Lidiane Nágilla, Aline Lima e Bárbara Magalhanis.

Agradeço a minha família, meus pais que vieram para São Paulo ainda jovens, minha mãe Romilda e meu pai Gildeon. Minha irmã Thatiana, mesmo distante sabia do tema deste trabalho. Meu primo Fábio Alves. E, minha madrinha Joana dos Santos Alves, que tenho certeza, se alegraria muito com a minha formação.

Sou muito grata a professora Andréa Barbosa que foi muito atenciosa comigo. A professora Marta Jardim, que me indicou leituras muito interessantes, e a muitos professores que em suas aulas forneceram ferramentas para compreensão do tema. Também, ao professor Lindomar, que, gentilmente aceitou dar seu parecer sobre o trabalho.

Agradeço imensamente meu amigo Danilo Correa pelas leituras dos capítulos ainda rascunhados, e, Fabíola Andrade pelas longas conversas e reflexões sobre os temas relacionados à cidade, bem como, o seu apoio nos momentos difíceis, o que nos aproximou mais, espero que possamos levar nossa parceria à diante.

*Soy una raya en el mar
Fantasma en la ciudad
Mi vida va prohibida
Dice la autoridad*

Manu Chao

RESUMO

Este trabalho tem como cenário os trens de São Paulo, onde circulam milhares de pessoas diariamente. O estudo parte da percepção da dinâmica dos trens enquanto espaço de sociabilidade e conflito, observada na pesquisa de campo realizada na Linha 11 do trem de São Paulo, do trecho Luz a Guaianazes, com atenção as relações sociais tecidas entre os atores: ambulantes, passageiros, pedintes, e agentes de segurança. A pesquisa foi construída com objetivo de evidenciar e analisar a prática do comércio ambulante, e suas implicações no espaço onde prática é proibida pelo poder público, mas que pode ou não ser desejável por parte dos passageiros, tornando necessário aos ambulantes estratégias e desenvolvimento de astúcias cotidianas para a permanência no espaço. Contudo, problematizo a respeito da relação entre ambulantes e passageiros através da comparação estabelecida com outra prática dita irregular no espaço, a mendicância. A temática pode contribuir a questões relacionadas à apropriação do espaço público; clandestinidade; práticas do cotidiano; informalidade; fiscalização e controle público.

Palavras-chave: Comércio ambulante. Ambulantes nos trens. Trem de São Paulo.

ABSTRACT

This essay takes place on trains in Sao Paulo city, where thousands of people ride daily. The study starts with the perception of the dynamic of the trains as a place for socializing and conflicts observed in fieldwork at line 11 of train in Sao Paulo, from Luz to Guaianazes stop focusing on social relations created among actors: peddler, passengers, beggar, and security agents. This survey was conducted with intention to show and analyze peddling and its implications on where it takes place and is not allowed by the public law but it is sometimes appreciated by the passengers, making strategies and development of ideas needed by the peddlers for keeping their work. However show the relation between the peddlers and passengers through the comparison with another illegal activity, begging. This subject can contribute with issues related to appropriation of public places, illegal activity, daily practices, informalities, surveillance and public control.

Keywords: peddling. Peddler in trains. Trains of Sao Paulo city.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO: O DESPERTAR DA INVESTIGAÇÃO	9
CAPÍTULO 1: VIAGENS URBANAS, LINHA 11 DO TREM	14
1.1 Entre o Lugar e o Espaço	19
1.2 Quem passa por aqui?	23
CAPÍTULO 2: ESTRATÉGIAS E ASTÚCIAS	30
2.1 No lugar certo na Hora Exata	34
2.2 “Marreteiros” versus “Urubus”	37
2.3 “A lei do Mais Forte”	41
CAPÍTULO 3: CLANDESTINIDADE - ENTRE DESEJÁVEIS, TOLERÁVEIS E INDESEJÁVEIS	44
3.1 Pedindo pra comprar ou pedindo pra ajudar?	47
3.2 Operando regras, reforçando estigmas	51
CONSIDERAÇÕES FINAIS	53
REFERÊNCIAS	58
ANEXOS	64

INTRODUÇÃO: O DESPERTAR DA INVESTIGAÇÃO

Os trens: Por que e como?

É frequente que os moradores de uma cidade a vejam com olhos já condicionados pelas rotinas do cotidiano. No caso de uma metrópole como São Paulo, as pessoas se focalizam em um circuito mais ou menos restrito de relações, dificilmente alcançando uma visão mais ampla de seus espaços. Como a antropologia poderia ajudar os cidadãos a redescobrir a sua própria cidade? (MAGNANI e TORRES, 2008).

Quando me pergunto o porquê e como cheguei ao tema de pesquisa do comércio ambulante nos trens de São Paulo, penso primeiramente no contato que tenho com o espaço ao qual me debruço, e é cenário desta investigação.

Durante todo o período da graduação, estudei longe de casa. Precisei, por conseguinte, utilizar com maior frequência os trens para me deslocar do sul de São Paulo à Guarulhos, e, a cada dia, me deparava com situações que ampliaram minha visão das possibilidades de interação no espaço, mesmo que ainda muito obscurecidas.

Percebo então, que algo marcara a minha presença naquele espaço, e constituía um elo importante para o momento em que vivia. Assim, digo sem ter certeza se procurei, ou, se aprendi a ver o que gostaria de pesquisar.

Os trens como lócus de estudo não foi uma escolha ao acaso, nem mesmo deixou de contar com ele. A investigação dava seus primeiros passos a partir de um olhar analítico sociológico instruído pela formação em ciências sociais, buscando compreender as práticas vívidas e os processos por trás delas.

Um dos momentos mais marcantes que me permitiu enxergar e suscitar questões foi no início de 2013, quando, durante um dos percursos de volta pra casa ouvi a seguinte frase: *“A CPTM informa: Pedir esmolas e o comércio ambulante são práticas ilegais. Não incentive essas ações”*. O aviso é transmitido pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) ¹ durante a operação do trem através da reprodução da gravação de voz.

¹ Companhia Paulista de Trens Metropolitanos foi fundada em 1992. A companhia assumiu os sistemas de trens operados pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), Superintendência de Trens Urbanos de São Paulo (STU/SP), e pela Ferrovia Paulista S/A (Fepasa). Em 1994, a CPTM efetivamente começou a operar as Linhas 7-Rubi e 10-Turquesa [antigas A e D] e 11-Coral e 12-

Realmente, acabava de achar um aspecto ao qual ainda não me dava conta, ou simplesmente me passava despercebido, facilitando o posterior recorte particular da vida social no contexto urbano com o foco na prática do comércio ambulante nos trens de São Paulo.

Para tanto, a antropologia me norteou nessa empreitada, principalmente quanto ao estudo específico da antropologia urbana, essa que busca contribuir para a compreensão do fenômeno urbano em recortes mais específicos da dinâmica cultural e das formas de sociabilidade nas grandes cidades contemporâneas (MAGNANI, 2013). O autor alemão George Simmel (1973)² já apontava a natureza complexa e diversificada do fenômeno urbano. Essa percepção evidencia o caráter não estático da vida sociocultural, que, não esgota seus objetos de estudo e suscita novas questões.

O trem enquanto espaço observado nesta investigação, já era observado por mim enquanto usuária dos trens da cidade, antes mesmo da proposta de pesquisa, entretanto, tais experiências estão entrelaçadas neste estudo. Além disso, mais um acontecimento envolveu no processo de pesquisa: cerca de seis meses depois de iniciado o trabalho, comecei estagiar³ na CPTM, e esse fato me aproximou ainda mais do estudo.

O meu lugar urbano

“Saí pela cidade buscando a síntese da síntese, onde o foco prende nossa atenção e o desfoque liberta a imaginação”. (EDINGER, Cláudio. “São Paulo: minha estranha cidade linda”).

Já decidida quanto ao cenário da pesquisa passei a atentar para todos os detalhes em todo trem que embarcava, cada linha que percorria, buscava em cada passo sentido e significado. Isso demandava a reflexão do meu próprio lugar urbano, pois ao pensar na proposta da pesquisa e nos atores sociais envolvidos, penso

Safira [antigas E e F], que pertenciam à CBTU. Em 1996, passou a controlar os serviços da Fepasa, com as antigas Linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda [antigas B e C].

² Georg Simmel (1858–1918) filósofo, sociólogo alemão, professor universitário.

³ Contrato firmado em 12 de Agosto de 2013 com término em Julho de 2014 na Gerencia de Operação Geral (GOG), situada na plataforma da estação Luz sentido Guaianazes.

também em minha colocação como quem pesquisa e como quem utiliza o transporte público.

Se tratando do espaço urbano ao qual pertença e me debruço, o primeiro desafio da pesquisa se apresenta no exercício de “estranhar o familiar” (VELHO e KUSCHNIR, 2003). O desafio consiste em enxergar o óbvio das breves relações e práticas tecidas nos trens como “estranhas”.

A tarefa se torna complexa na medida em que tenho que desconstruir a perspectiva habitual. Creio que, essa desconstrução faça parte do processo de pesquisa, e, deva também ser incorporada, pois, há uma quebra importante entre pesquisador e pesquisado, o que me permite descobrir e redescobrir o meu próprio lugar na cidade.

Um olhar antropológico passou a constituir o meu dia a dia de usuária dos trens de São Paulo. Este “olhar antropológico” se caracteriza pela atenção dada a cada detalhe, o que pode ser em certo ponto aproximado ao “olhar do fotógrafo”, de observar com atenção incomum o que é comum.

IMAGEM 1 – Cláudio Edinger, Estação da Luz⁴, 2004.



Fonte: <<http://www.claudioedinger.com/>> Acesso em: 20 de Agosto de 2013

⁴ Imagem da Estação da Luz, do Viaduto Martinho Prado ou do edifício Martinelli pertence ao livro e exposição de fotos tiradas entre 2003 e 2006 em São Paulo, ambos com o título: “São Paulo: minha estranha cidade linda”. Outros trabalhos do fotógrafo podem ser encontrados na Galeria 1500 (Nova York), e na Galeria da Rua (São Paulo).

A linguagem fotográfica permite Cláudio Edinger expressar sua relação com a diversidade. Para o fotógrafo, fotografar expressa uma maneira de desconstruir a realidade e criar imagens do seu próprio subconsciente (EDINGER, 2010). A intenção do livro em que foi publicada (“São Paulo: minha estranha cidade linda”), foi comentada pelo crítico fotográfico e artístico Diógenes Moura: “*O fotógrafo singulariza a cidade como um rosto num retrato. Nessas imagens, seus rumos nos provocam uma incerteza avassaladora: quem somos nessa urbe? O que ela pensa de quem a vê?*”

Assim, a observação do espaço comum com a atenção incomum o singulariza, e permite repensar o habitual e usual, o que tanto exprime o que o próprio cenário provoca como também a construção interpretativa de quem o observa.

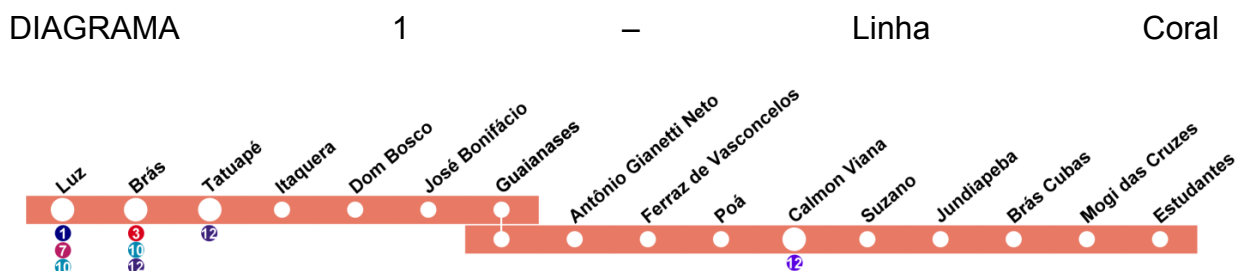
Para além da observação, o olhar do antropológico se diferencia à medida que seu interesse se norteia na busca por sentidos e significados socialmente compartilhados, e para isso, requer reflexões a partir de uma *perspectiva distanciada* (MAGNANI, 2002), esta que permite ao antropólogo, por sua vez, enxergar além dos padrões convencionados socialmente.

A frase da CPTM que despertou esta investigação suscitou questionamentos que foram tomando forma, e, no decorrer do processo interessou perceber as relações e diálogos que compreendam a interação dos atores sociais: comerciantes ambulantes, passageiros, agentes de segurança e pedintes com o cenário, tendo em vista, a forma de apropriação do espaço, o contraste das práticas, e, as implicações disto (como: as diferentes visões, discursos, descriminalização, conflitos). Pois:

Assim, em princípio, dispomos de um mapa que nos familiariza com os cenários e situações sociais de nosso cotidiano, dando nome, lugar, posição aos indivíduos. Isso, no entanto, não significa que conhecemos o ponto de vista e visão de mundo dos diferentes atores em uma situação social nem as regras que estão por detrás dessas interações, dando continuidade ao sistema. (VELHO, 2008, p.127)

A forma de pensar a pesquisa urbana aqui admitida implica em uma compreensão “*de perto e de dentro*” (MAGNANI, 2002), que estabelece como método de trabalho a etnografia, permitindo captar aspectos antropológicos da dinâmica urbana que não seriam percebidos numa análise macro centrada em dados quantitativos. A perspectiva desta pesquisa propõe uma aproximação e apreensão do cenário e dos atores com atenção aos detalhes da prática do comércio ambulante.

Dada à importância e contribuição da antropologia urbana e da etnografia às análises das interações sociais humanas cotidianas alicerçando a aproximação com tema do comércio ambulante nos trens de São Paulo, pergunto a respeito dos aspectos antropológicos que fazem o trem ser uma possibilidade para a atividade comercial e suas possíveis implicações. Para tanto, destaco como recorte para a pesquisa de campo a linha 11, Linha Coral, especificamente o trecho Luz-Guaianazes. A coleta de dados foi realizada na pesquisa de campo no período de Janeiro à Março em horários variados (São Paulo).



Linha 11 - Coral

Fonte: http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Linha_11-Coral.PNG Acesso em: 10 de dezembro.

No primeiro capítulo “*Viagens urbanas, linha 11 do trem*” narro aspectos gerais do campo, e descrevo aspectos do cenário, introduzindo a relação de tensão entre os atores envolvidos e suas relações com o espaço. Com isso, concentro no mapeamento das categorias mobilizadas de atores sociais: passageiros; agentes; vendedores ambulantes; pedintes; juntamente com os elementos do cenário que ajudam a compreender o comércio ambulante nos trens. Minha atenção recai para os atores responsáveis pelo comércio ambulante nos trens: os vendedores ambulantes e sua prática no espaço dita ilegal pela empresa prestadora de serviço público.

No capítulo seguinte “*Estratégias e Astúcias*” evidencio aspectos da venda, como ela ocorre, a fim de identificar as estratégias de enfrentamento e sobrevivência, e, as astúcias do cotidiano para lidar com os constantes riscos, as dificuldades e as facilidades nas ações. Nesse sentido o risco está inscrito no campo de conflito evidenciado na relação dos comerciantes e agentes da CPTM, e os diferentes discursos (autoridade e desviantes da regra).

No terceiro e último capítulo “*A clandestinidade – Entre os desejáveis, intoleráveis e indesejáveis*” visio problematizar o desvio da regra a partir da análise comparativa entre os atores ditos ilegais no espaço comerciantes ambulantes e pedintes. Trato de maneira relacional a fim de estabelecer as congruências e diferenças na relação com a autoridade e com os passageiros no limiar dos toleráveis e indesejáveis.

Para melhor compreensão dos atores e das problemáticas articuladas, discuto a sociabilidade nos trens, a apropriação do espaço, as práticas do cotidiano, e o conflito, para tanto, utilizo como recurso além dos referenciais teóricos das ciências sociais e da pesquisa de campo, fontes variadas, como livros de literatura, acervo de jornal, sites oficiais de informações (empresas de transporte público, campanhas do Estado de São Paulo, entre outros), e músicas.

CAPÍTULO 1: VIAGENS URBANAS, LINHA 11 DO TREM.

“Os relatos cotidianos contam aquilo que, apesar de tudo, se pode aí fabricar e fazer. São feitura do espaço” (CERTEAU, 1998, p. 207).

O transporte ferroviário é muito expressivo em termos de utilização, são 2,5 milhões de passageiros transportados em média por dia entre as 90 estações (Dados: Relatório da Administração, 2012) ⁵ ao longo de suas seis linhas: Rubi, Diamante, Esmeralda, Turquesa, Coral e Safira (ANEXO A), atendendo 22 municípios de São Paulo, somando 260,8 km de extensão total.

Utilizando os trens em São Paulo na linha 11 Coral pude tomar contato diário com o cenário, onde se inscrevem as práticas dos atores e são tecidas relações diversas. Foram muitas viagens fazendo o mesmo percurso Luz-Guaianazes, mas nenhuma delas igual. Esse contato foi fundamental para estabelecer e cruzar percepções do campo com informações objetivas sobre os trens, e perceber aspectos gerais da dinâmica urbana, com a atenção a prática do comércio ambulante nos trens e suas implicações.

⁵ http://www.cptm.sp.gov.br/e_companhia/gerais.asp

A linha 11, linha coral, começou a ser construída em 1869, no século XX começou a operar. A eletrificação da linha ocorreu em meados de 1950, somente em 1976 a linha foi estendida até estudantes visando atender a demanda de estudantes da região. Foi em 1994 que a linha se tornou estatal sob o domínio da CPTM, que a modificou, ampliando seu percurso.

Em média, a linha transporta em dia útil 594.612 mil, é a que transporta o maior número de pessoas entre às 04h00min da manhã e 00h00min, horário de seu funcionamento. A linha compreende o trecho da rede metropolitana definida da estação Luz, uma das estações mais antigas de São Paulo, até estudantes. Sua extensão total é de 50,8 Km, o trajeto se divide em dois trechos, o trecho Luz-Guaianazes com 24,0 Km de extensão, e o trecho Guaianazes-Estudantes de 26,8 Km de extensão⁶. O primeiro trecho, campo desta pesquisa, é conhecido como “expresso leste”, do qual as estações: Luz, Brás, Tatuapé e Itaquera dão acesso a outras linhas, tanto de trem como da Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô)⁷.

Aparentemente os trens do expresso leste não são novos, mas não são tão antigos, muitos possuem ar-condicionado, atendem os bairros do Bom Retiro, Brás, Tatuapé, Itaquera.

A linha coral como um todo tem um intenso fluxo, principalmente nos horários de pico⁸. A estação da Luz, meu ponto de partida quando em campo, é a segunda estação de trem de maior movimento em São Paulo, 145.930 mil pessoas (média dia útil - Dez. 2013), atrás apenas da estação Brás. Inaugurada em 1867 a estação tem um aspecto monumental⁹, no qual evidencia o período histórico de sua construção. A

⁶ http://www.cptm.sp.gov.br/E_REDECPTM/REDE/esquema_estacao.asp?menu=7

⁷ Empresa de transporte sobre trilhos de responsabilidade do Estado de São Paulo fundada no dia 24 de abril de 1968. Diariamente, a malha metroviária transporta cerca de 4,5 milhões de passageiros (<http://www.metro.sp.gov.br/metro/institucional/quem-somos/index.aspx>).

⁸ Também chamados de “hora do rush”, compreendem horários considerados de maior movimentação nas cidades. O tráfego é cheio, muitos congestionamentos e lotação dos transportes públicos. Este intenso fluxo de passageiros nos trens geralmente é das 6h às 8h no período da manhã, e das 17h às 19h no período da tarde/noite.

⁹ A estação reflete o momento histórico em que foi construída, evidenciando o poder do café na trajetória de expansão da cidade. Erguida junto ao Jardim da Luz, por décadas a sua torre dominou parte da paisagem central paulistana. No período de auge da estação (ou seja, nas primeiras décadas do século XX, quando a Luz era uma região de destaque na cidade), ela compunha um conjunto arquitetônico que não só era um referencial urbano como efetivamente fazia parte da vida cotidiana do município, constituindo aquilo que pode ser chamado de a “imagem da cidade”.

estação e seus arredores são também apontados como um dos pontos turísticos da cidade de São Paulo, por sua arquitetura e por dar acesso a museus, como o Museu da Língua Portuguesa, que funciona dentro da própria estação desde 2006.

IMAGEM 2 – Estação da Luz



Fonte: Foto de Olímpia Beltrão (arquivo pessoal), 27 de julho de 2013.

Da plataforma é possível ver os enormes arcos e os tijolos a vista da construção, dentro do trem ainda é possível ter visão parcial de sua arquitetura.

IMAGEM 3 – Plataforma Luz



Fonte: Produção própria, 19 de junho de 2014.

O caminho apresenta paisagens diversas, viajar de trem possibilita visualizar elementos de algumas destas paisagens. Ao deslocar, deixando a estação Luz para trás, prédios antigos com janelas quebradas, casas antigas e cruzamento de grandes avenidas podem ser vistos, e em pouco tempo, chega-se a estação Brás - estação antiga e de maior fluxo.

Quando ocupava assentos próximos à janela que dão maior visibilidade aos entornos, notava alguns contrastes dos bairros e referências dos lugares que atravessava. Em alguns casos isso se refletia dentro do próprio trem como era o atropelado desembarque diante do embarque desesperado de quem não quer perder o trem na estação Sé - sempre uma disputa entre quem saí e quem quer entrar. Já dentro do trem, a disputa continua - disputa por assentos, ou, espaços, às vezes, espaços milimétricos que facilitem a saída na estação desejada; ainda mais quando falamos do Brás, estação de maior fluxo, onde há acesso ao centro comercial conhecido pelos baixos preços. Todo cuidado é pouco, pois muitas pessoas carregam enormes sacolas de compras.

O trem segue viagem, e em pouco tempo, conseguimos avistar o Shopping Metrô Tatuapé e Boulevard Tatuapé, que, conectado a estação Tatuapé. Diferentemente das outras duas estações, Luz e Brás, é uma estação mais recente, de 1981, a paisagem é uma somatória de edifícios recém-construídos e centenas de

condomínios residenciais numa acelerada construção.

Mais a diante, para chegar à estação seguinte há um longo percurso, que mais parece uma eternidade, chegar a Corinthians-Itaquera é custoso, além da distância ser maior, a velocidade é quase imperceptível, dado o longo percurso de mais de 11 km de muita lentidão.

A demora permitia-me com recorrência observar mais o entorno do trem, às vezes, escrevia, passando vagarosamente pelas estações de metrô da linha 3 Vermelha, via amontoados de casas, pichações, grafites, desenhos no muro, e as novas construções da cidade (como o estádio de futebol, o Itaquerão), e, aos poucos, introduziam elementos que me faziam pensar que estava quase chegando à estação Corinthians-Itaquera. A grande estação é interligada ao Poupatempo e shopping Metrô Itaquera.

Quase sempre sentada, devido ao horário que comumente ia a campo (variando das 13h00min às 16h00min da tarde) levava uma folha no bolso e um lápis, ao escrever suscitava curiosidade de quem estava no banco ao lado, ou próximo, por segundos, esquecia-me que também era observada e quando notava ficava sem graça. As estações seguintes passavam rapidamente, Dom Bosco, José Bonifácio e Guaianazes, estações que atendem bairros periféricos do extremo leste. Muitas vezes na viagem via operários nos trilhos, e via passar no sentido oposto trens antigos de carga completamente pichados.

Nos trens da linha 11, o espaço para circulação é muito maior, a parte central é vaga e os lados possuem assentos. O número de assentos é reduzido para que mais pessoas adentrem ao trem, por isso cabem muitas pessoas em pé. Para quem viaja em pé ocupar o centro do trem é uma opção, pois podem apoiar nas barras de ferro horizontais centrais da parte superior do trem, que costumam ser altas, ou, nas barras verticais que tem de ambos os lados do corredor, próximas aos assentos.

Os assentos são de plástico na cor vermelha e cinza com um estofado estampado na parte central, os vermelhos são de uso indiscriminado, já os cinzas, são assentos preferências a idosos, deficientes, gestantes, obesos e pessoas com crianças de colo, como é indicado pela diferenciação de cor e pela placa que fica logo acima dos assentos preferenciais, estes assentos, vez ou outra geram conflitos, dos quais falarei um pouco mais no Capítulo 2.

O percurso até a estação Guaianazes dura aproximadamente 38 minutos. Chegando a Guaianazes, para seguir viagem, sentido Estudantes é necessário fazer

baldeação. Os trens para esse destino são mais antigos, e atendem a outros municípios como Ferraz de Vasconcelos, Poá e Suzano. Mas, como retornava ao ponto de partida - estação da Luz - a maioria das vezes me mantinha no trem, isso quando o mesmo trem que me levava a Guaianazes era o que retornaria a Luz. Gostava de ao menos trocar de vagão para sair junto com todos. Quando necessário, tinha que trocar de plataforma para embarcar sentido Luz, e assim a voz eletrônica informava: “Próximo trem com destino a estação Luz, plataforma 4”.

A ida era sempre um pouco mais demorada que a volta, mas aparentemente o contingente de pessoas era similar nos horários costumeiros. A viagem tinha duração total de aproximadamente 1 hora e 20 minutos, comumente utilizava meu horário de almoço do trabalho para ir a campo, ou, ía logo depois que saía.

Durante o percurso procurava esconder o meu crachá de identificação da CPTM, para não inibir, ou, de certa forma constranger as ações ditas ilegais no espaço como a do comércio ambulante nos trens. A prática está imbricada com a maneira que o transporte opera e a específica sociabilidade nos trens, por isso o meu próximo passo será desenvolver o conteúdo característico do cenário, atores envolvidos e suas relações.

1.1 Entre o Lugar e o Espaço

O trem como um dos símbolos da paisagem urbana, é o transporte coletivo capaz de carregar milhares de pessoas durante o dia, sua funcionalidade em tese deve estar integrada com os planos de mobilidade das grandes metrópoles. Enquanto transporte de massa, os trens são compreendidos por diversos autores de maneiras diferentes tendo em vista diferentes chaves de leitura.

São muitos os tratamentos possíveis para esse meio de transporte coletivo, destaca-se como ponto importante da escolha teórica a questão que norteia o estudo. Tendo em vista o foco na percepção do comércio ambulante nos trens, a atenção direcionada aos envolvidos e as relações travadas por eles são essenciais para a investigação. Entretanto, não inibe de perceber outras tantas questões que de uma maneira ou outra tocam o problema de pesquisa.

Enquanto cenário da prática investigada, necessito primeiramente delimitar a perspectiva sobre o trem para compreendê-lo de maneira que contemple a problemática. Não cabe nesse estudo destrinchar informações técnicas sobre os

trens de São Paulo enquanto equipamento urbano, ou, reconstituir seu histórico, mas cabe percebê-lo enquanto espaço de sociabilidade. E, não obstante, espaço de conflito, dialogando com questões contemporâneas da cidade de São Paulo, principalmente no que tange a apropriação dos espaços públicos, neste caso, um espaço sob a regulação da empresa de prestação de serviços CPTM.

A empresa reguladora do serviço público de responsabilidade do Estado de São Paulo estabelece regras internas. Sabendo o contato de milhões de pessoas diariamente com o transporte, que faz dele um verdadeiro “mar de gente”, as regras são expressas no regulamento de viagem (ANEXO B), são regras gerais de utilização.

Questões relacionadas à superlotação do transporte público vêm sendo discutidas em debates públicos enquanto dilemas diários de quem o utiliza, tais como: atrasos, riscos nas plataformas e vãos, o aperto, os furtos, as brigas por assentos e assentos preferenciais, o empurra-empurra, violência sexual, a música alta, a pregação religiosa, as discriminações envolvendo etnia, religião, idade, entre outros conflitos.

Tendo em vista os muitos dilemas apontados, para chamar atenção o regulamento é fixado nos interiores dos trens e nas plataformas. Separadamente, outros conteúdos discursivos e imagéticos institucionais são utilizados para sinalizar as normas: as normas prescritivas, em placas de atenção, como aos lugares preferenciais (ANEXO C); as normas proibitivas, por exemplo, os avisos que proíbem fumar no local (ANEXO D); as normas de comunicação, as informações de conteúdo explicativo, como trajetos e sentidos (ANEXO E), atendendo a lei.

As mensagens auditivas institucionais como forma de comunicação com quem utiliza o serviço também informam estações, instruem trajetos e prescrevem regras de utilização. Por meio de avisos objetivos também servem para articular a regulação do espaço, operando recursos simbólicos para delimitar as regras, porém, é no dia a dia, que tais regras fazem valer ou são contestadas diante das situações das quais os atores participam ou presenciam. Com isso, o comportamento dos atores e as relações tecidas são influenciadas por discrepâncias na convivência social, das quais tratarei com profundidade no Capítulo 3.

Sendo assim, as comunicações visuais, bem como as sonoras, tocam a questão dos ambulantes no que diz respeito à proibição da venda nas dependências dos trens, amparada pelo decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996, que aprova o

regulamento dos transportes ferroviários, cujo anexo do regulamento dos transportes ferroviários Capítulo III, do transporte de passageiros, seção I, das condições gerais, dispõe:

Art. 40. É vedada a negociação ou comercialização de produtos e serviços no interior dos trens, nas estações e instalações, exceto aqueles devidamente autorizados pela administração ferroviária. (BRASIL, 1996)

No que diz respeito à comercialização devidamente autorizada, a CPTM disponibiliza o espaço nas zonas de circulação para quiosques (estandes promocionais), locação para festas e eventos, e, filmes e fotos¹⁰. Ainda, desde a entrada nas estações de trem é possível observar propagandas, nos interiores dos trens também há estímulos visuais de cunho promocionais variados de investidores diversos. Os anunciantes são fortemente atraídos e incentivados pela empresa de transporte a anunciar nas dependências dos trens, tendo como principal argumento a visibilidade de suas marcas devido ao grande número de pessoas que circulam nas estações diariamente. O comércio legitimado e os anúncios publicitários mobilizam recursos financeiros e são grande fonte de rentabilidade para empresa de transporte.

A conquista do espaço como veículo de comunicação visual e alvo de campanhas publicitárias presente desde o crescimento da malha ferroviária são convidativos, dado o intenso fluxo. O autor Marc Augé (2009) evidencia o trem enquanto lugar de circulação e trânsito tendo como característica a invasão dos textos em painéis, telas e cartazes, elementos constitutivos da comunicação nos *lugares de passagem*¹¹.

Como um desses lugares de passagem, os trens são o meio de deslocamento em que os passageiros visam chegar a um lugar específico rapidamente. Este é um aspecto importante que permite pensar na existência dos indivíduos no lugar de passagem como uma existência efêmera, confluindo com uma tendência de rápida movimentação e consumo dos indivíduos.

¹⁰<http://www.cptm.sp.gov.br/MidiaCPTM/Anuncie.asp>

¹¹Assim como outras zonas de circulação: aeroportos, autoestradas, grandes supermercados, centros comerciais, entre outras materializações de uma sociedade marcada pela velocidade e consumo, configurando a passagem do que é provisório para o efêmero.

Neste sentido os *lugares de passagem* são identificados pelo autor como *não lugares*¹², pois são mediados por uma lógica funcional que se define pelo deslocamento e satisfação das necessidades, por exemplo, chegando o mais rápido possível ao trabalho. Em outras palavras, estar no trem, não tem sentido próprio, seu sentido é dado em relação ao seu fim, o destino.

Sendo assim os trens, como projeto de mobilidade de grandes cidades, estariam para os indivíduos enquanto funcionalidade de ir de um ponto a outro da cidade. Dessa forma, as relações sociais tecidas seguem um nível específico que segundo o autor baseia-se numa “*contratualidade solitária*” - ligação que os indivíduos estabelecem com as palavras, imagens, e a publicidade, silenciosamente solitários sem nunca estarem sós (AUGÉ, 2009).

Os indivíduos, conhecidos enquanto passageiros, convencionalmente, não são associados a nenhuma identificação própria como nome, idade, há uma ausência simbólica em relação a ele mesmo, com os outros, e com a história comum, algo como Georg Simmel (1987) chamaria de “perda do sujeito na multidão”.

Entretanto, o lugar por definição para o deslocamento é também o espaço de convívio, por isso sujeito *as invenções cotidianas* das pessoas que ali constroem relações com o espaço a partir de demandas sociais, econômicas e simbólicas (CERTEAU, 1998). Desse modo, os ambulantes nos trens não se encaixam na perspectiva traçada por Augé, porque diferentemente de quem está de passagem, vêm nos trens uma oportunidade de vender seus produtos, dando, portanto, outra finalidade em estar no espaço.

Diante deste pressuposto, o uso do espaço é sujeito à invenção cotidiana, ou seja, o espaço é praticado e manipulado em termos de ação, reação, e conquista de quem o utiliza (CERTEAU, 1998). Se para quem transita de passagem a existência no espaço é efêmera, motivada pela mobilidade; para quem faz dos interiores das estações e dos trens um lugar de trabalho, estar nos trens tem um sentido próprio, a motivação está na realização da prática da venda visando à obtenção de recursos materiais.

Para quem trabalha nos interiores dos trens, ou até mesmo em comércios regulamentados do espaço de circulação a relação estabelecida com o trem é

¹² O não lugar é um conceito que acompanha a produção moderna dos espaços.

específica. Contudo, para muitas pessoas este pode ser até mais que um lugar. Esse contato diferenciado dos ambulantes contradiz a noção de *não-lugar*, o trem para além de ser um lugar de passagem, é o lugar praticado, dele é produzido o espaço para o comércio, sendo ressignificado como um local de trabalho.

Sabendo das diferentes maneiras pelas quais o espaço é apropriado por seus atores, há “a coexistência de pluralidade de usos” (NEVES, 1999), condicionando a produção de um espaço associado a sua história. O lugar inscrito é praticado, manipulado, por sujeitos históricos (CERTEAU, 1998).

1.2 Quem passa por aqui?

Para muitas pessoas que frequentemente utilizam os trens em São Paulo, o deslocamento quase que diário faz parte da rotina de suas atividades, como um ritual cotidiano de casa para o trabalho, e, do trabalho para casa. Apesar dos inúmeros problemas potencializados com a superlotação e desgastes diários de quem costuma gastar mais de quatro horas de seu dia com percurso, para milhares de pessoas o trem é ainda a melhor maneira, senão a única de se deslocar. O tempo dentro dos trens pode ser muito expressivo, de acordo com as longas distâncias que percorre, atendendo a pontos afastados da região central metropolitana¹³ (a periferia e seus entornos).

Os longos deslocamentos são decorrentes de um processo amplo urbanístico, que obedece a mecanismos seletivos de realocação dos espaços urbanos, atingindo segmentos que não tem condição de pagar aluguéis. Tal processo é perceptível diante da ausência de uma política de favorecimento do transporte urbano para as populações de menor poder aquisitivo. Embora se deslocando quanto ao espaço de residência, elas continuam, em sua maioria, a ter que se beneficiar das alternativas de trabalho nos grandes centros de comércio e serviços (NEVES, 1999).

Nos trens, assim como outros espaços públicos que recebem muitas pessoas, há regras sociais de convivência e comportamentos que se espera de todos na

¹³ Nos grandes centros concentram empresas e a renda de São Paulo, esse foi um processo na cidade de São Paulo que pode ser evidenciado na obra de Tereza Caldeira, *Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*.

interação. Nesse sentido, espera-se de todos ações convencionais de comportamento no espaço público, como sentar-se, somente falar quando alguém lhe solicitar, ou na presença de uma pessoa conhecida. Essas expectativas são construídas socialmente a partir de repertórios simbólicos compartilhados, e mobilizados pelos indivíduos em concordância com a *situação*¹⁴ (GOFFMAN, 1989).

O silêncio nos trens não era algo esperado por mim, sempre pessoas estavam conversando, pedem informações, ou, até mesmo falam do tempo para começar uma breve conversa. Por compartilhar o mesmo espaço, ouvia algumas conversas.

Costumava prestar atenção nos diálogos. Houve ocasiões, nas quais pessoas que nunca tinham se visto, no início da viagem, sentadas no banco duplo, começavam a dialogar, desenrolavam longas conversas, se apresentavam, e, compartilhavam detalhes de suas vidas, ao chegar nos seus respectivos destinos se despediam sem saber se iriam se ver novamente. Outros casos, pessoas em companhia diária aproveitavam o tempo no trem para conversar sobre o trabalho, e “bater um bom papo”, até dar muitas risadas. Sozinhos, muitos faziam da viagem o momento de leitura, descanso, ou de entretenimento (ouvir música, jogar um jogo em aparelhos eletrônicos, telefonar, fazer cruzadinhas, entre outros).

Não era muito frequente durante as viagens perceber pessoas que em algum nível saiam do comportamento esperado no espaço e atraíam atenção de todos. Um homem de aproximadamente 30 anos entrou no trem na estação José Bonifácio, olhou para todos os lados, reclamou “que porcaria! Que saco! Acham o que?!”; falando palavrões se sentou no banco e não parou de falar e rir. Constrangida, compartilhei com os demais a sensação. Ninguém disse nada a ele, somente alguns murmurinhos “cada louco!”. A impressão que tive foi que compartilhávamos o pensamento de que era melhor não contrariar, e que ele estava “desajustado”.

Outra situação pouco frequente, mas que também me deparei em campo, foi a dos “os cantores do trem”. Numa ocasião, uma senhora evangélica ouvindo hinos de louvor com seus fones, provavelmente no volume máximo, nem percebia que cantarolava em tom de voz altíssimo, o que tornou a situação cômica. Envoltas, as

¹⁴ Condiciona a forma como as pessoas orientam suas ações na vida cotidiana para agir da maneira adequada, compatível com o sentido do contexto vivido.

peças davam risada disfarçadamente e se olhavam, mas a senhora só parou de cantarolar quando chegou a sua estação de desembarque.

Também, durante as viagens, presenciei pessoas que reclamavam em voz alta da demora no caminho, às vezes, bufando: “Ohh, lezera, ohhh moleza”. As pessoas que noticiavam tragédias em tom de novidade, em voz alta e prendiam a atenção de quem estava por perto: “nossa você viu o que aconteceu?...”; “você viu quem mataram?...”. Em algumas situações algumas pessoas puxaram papo comigo, perguntando sobre a copa no Brasil ao avistar o Itaquerao, ou afirmando que o tempo em São Paulo é louco.

Os mais variados comportamentos podem ser percebidos, afinal a vida nos trens de São Paulo é constituída também pelo inesperado, a ponto de, em algumas vezes, esperar por performances diferentes. Apesar das diferentes performances que podem ser observadas no espaço e as possíveis manifestações que possam interessar a uma perspectiva sociológica, política, e antropológica, minha atenção ao cenário recairá sobre o campo de luta e de conquista nas categorias construídas dos seguintes atores sociais: passageiros, ambulantes, agentes de segurança e mais adiante como recurso comparativo, os pedintes.

Cenário de muitas polêmicas o grau de conflito gerado pelo exercício de qualquer atividade ou ato no espaço, são mediados pelo que é estabelecido como regra local, bem como as relações com as pessoas que estão a utilizar o mesmo espaço com iguais ou diferentes fins, assim são atores sociais se relacionando a partir das práticas no espaço.

Tecerei brevemente informações características de cada ator envolvido, e no decorrer deste trabalho as aprofundarei de maneira relacional. Dando sequência a proposta, focarei mais especificamente na presença dos ambulantes nos trens, que ao contrário do que pensava, eram recorrentes nas viagens, e muitas vezes esperados no espaço.

Os **vendedores ambulantes nos trens** são trabalhadores que atuam no interior dos trens metropolitanos de São Paulo, geralmente vendendo comestíveis. Exercem atividade proibida pela empresa que opera o transporte ferroviário e coibida por seus agentes de segurança. Jamais ficam parados em um local; logo, estão permanentemente transitando (POCHMANN et al.,2000, p.45).

Historicamente, é difícil reconstituir a categoria dos vendedores ambulantes nos trens, pois pouco se sabe sobre o início da prática e dos sujeitos, devido sempre negociarem a presença no espaço, ou, terem que fugir da vigilância por sua ilegalidade. Por falta de conteúdos históricos a respeito dos processos de transformação nos trens suburbanos de São Paulo, não pude verificar a informação de que houve comerciantes ambulantes comumente chamados de camelôs, tanto nas plataformas, quanto nos espaços de circulação sob algum tipo de autorização.

As informações mais vinculadas sobre os ambulantes nos trens, das quais a maioria das pessoas que utilizam o transporte sabe, são a respeito da ilegalidade anunciada pela autoridade. Desde a antiga companhia de trem, erradicar a prática de comércio ambulante é uma meta

Segundo discursos oficiais ainda da antiga empresa prestadora de serviços a CBTU, além de costumeiramente associados às sujeiras dentro dos trens por venderem muitos comestíveis, os vendedores ambulantes aumentam a proliferação de animais daninhos prejudicando os demais usuários do espaço. Por não pagar impostos acabam por oferecer preços mais atrativos do que os comerciantes regulares, fortemente apoiados pelos comerciantes estabelecidos que julgam a concorrência desleal, disso sugere-se uma procedência e qualidade duvidosa dos produtos ofertados.

A suspeita provoca um discurso de que os produtos são fora da validade, ou, são quimicamente alterados. Bem como, de que são vindos de cargas roubadas, ou furtos, que facilmente associam os ambulantes a formações de quadrilhas, marginais, pessoas de alta periculosidade.

Segundo a empresa os ambulantes ainda são considerados um dos principais responsáveis pelas incidências de má utilização do sistema ferroviário, atrapalhando a viagem dos demais passageiros, ao impedir o fechamento de portas e ocupar muito espaço com suas sacolas. Como é possível perceber na resposta oficial da empresa a respeito das queixas ao jornal na coluna “São Paulo Reclama” de 12 de fevereiro de 1994 (ANEXO F):

Os vendedores ambulantes, além de favorecerem a sujeira dentro dos trens e praticarem um comércio ilegal, ocupam o espaço de três passageiros e sistematicamente seguram as portas das composições, danificando seu dispositivo de fechamento, além de muitos serem membros informantes de quadrilhas. Essa a razão de nosso combate à esse tipo de comércio. (O ESTADO DE SÃO PAULO, 1994).

Contudo, com a implementação da lei federal em 1996 impediu-se o comércio, assim como a ação dos comerciantes ambulantes, que, carregam junto ao corpo sua mercadoria ou equipamento em constante circulação de vagão em vagão. Os principais argumentos para a proibição por parte da empresa foram de que o comércio dentro dos trens e plataformas deixam muita sujeira no espaço e que “os trens não são feiras”. A retirada dos ambulantes repercutiu em protestos, como é possível perceber na notícia do jornal “O estado de São Paulo” do dia 07 de agosto de 1997 (ANEXO G).

Seguindo o mesmo raciocínio a empresa atual, CPTM, reproduz razões parecidas para o combate ao comércio ambulante, mas trazendo a responsabilidade de combate aos usuários como aprofundarei no Capítulo 3. Contudo, não somente denigrem a imagem dos vendedores ambulantes como criminalizam a categoria e desqualificam a mercadoria no site oficial¹⁵:

Um número expressivo de operações de rondas é empregado no combate ao insistente comércio irregular ambulante no interior dos trens, prática proibida por lei, mas alimentada por usuários que se arriscam na compra de produtos e qualidade duvidosa, sem perceberem que estão adquirindo uma eventual doença ou problemas com a justiça.

Um dado característico muito importante sobre os vendedores é referente às próprias condições do trabalho, marcado pelo risco e o medo, entre demorar para vender, e o conseqüente risco de ser capturado pelos agentes, perdendo suas mercadorias pelo chamado “rapa” – termo utilizado por ambulantes para denominar a apreensão das mercadorias por agentes fiscalizadores. Por isso, se escondem das autoridades, e resguardam a identificação na venda.

O local de trabalho é compartilhado com outros, que costumam vender as mesmas ou outras diferentes mercadorias, às vezes, marcas concorrentes de guloseimas. O comerciante ambulante compartilha as dificuldades com outros ambulantes, trocando informações e até mesmo respeitando a venda do outro quando no mesmo vagão, o acordo de convivência favorece a união, circulação de informação e as dicas, dado os riscos do trabalho.

¹⁵ http://www.cptm.sp.gov.br/e_seguranca/rondas.asp

A principal forma de venderem é anunciando o(s) produto(s), que pode ser ou não considerados uma prática perturbadora para quem está de passagem, mas explanarei essas questões com mais profundidade nos capítulos seguintes.

Os **agentes de Segurança** dos trens exercem o papel de representantes da manutenção da ordem pré-estabelecida pelo transporte ferroviário. A segurança nos trens é exercida através de um corpo de segurança operacional que conta com aproximadamente 1,5 mil homens (próprios e terceirizados). O sistema de monitoramento de imagens estabelece estreita parceria com órgãos de Segurança Pública do Estado (Polícias Civil e Militar), com a combinação de diferentes agentes e ações conjuntas, atendendo as especificidades (Dados e informações: Ações de Segurança) ¹⁶.

Dentre os agentes de segurança há os agentes de *segurança de estação*, eles têm a função de verificar os riscos e infrações na plataforma, são homens vestidos de preto e identificados. Das ações conjuntas há a *ronda ostensiva*, com agentes identificados (“*os marronzinhos*”), caracteriza-se por ser vigilância móvel, visando repreender atividades ditas delituosas, praticam operações no combate ao comércio ambulante, para tanto contam também com agentes não identificados e não uniformizados (à paisana).

Há, ainda, parcerias com os órgãos de Segurança do Estado, com as Polícias Civil e Militar, nas chamadas *Blitze*, em busca de criminosos que praticam furtos, roubos, porte e tráfico de drogas, corrupção de menores, causadores de danos ao patrimônio público, entre outros.

Outra parceria é o Departamento Estadual de Investigações Criminais (Deic)¹⁷, para averiguar a existência de fiação roubada nesses locais. Recentemente, mais uma modalidade fora incluída nas estações, as *patrulhas* utilizando motocicleta, que segundo a empresa ferroviária garante mais velocidade e flexibilidade em resposta ao atendimento às ocorrências.

¹⁶ http://www.cptm.sp.gov.br/e_seguranca/seguranca.asp

¹⁷ Deic é a unidade da Polícia Civil do Estado de São Paulo, especializada no combate aos grupos criminosos que atuam de forma organizada.

As medidas das ações da *ronda ostensiva*, responsável por reprimir o comércio ambulante nos trens¹⁸ efetivaram em 2012, 30.489 apreensões de mercadorias, retirando 937.994 produtos comercializados ilegalmente nos interiores dos trens, no site a CPTM caracteriza suas ações preventivas e repressivas (Dados e informações: Ações de Segurança)¹⁹:

A ronda caracteriza-se por ser uma vigilância móvel, ampliada, flexível e dinâmica. É de fundamental importância na prevenção de infrações e delitos cometidos no interior do sistema de transporte sobre trilhos; porém, assume natureza repressiva quando se depara com ocorrências em andamento.

Os **pedintes** assim como os ambulantes são ditos ilegais no espaço, por isso tomam cuidado para não serem identificados pelas autoridades. O argumento principal para impedi-los de pedir ajuda monetária nos trens é de que possam perturbar os usuários, amparados pelo mesmo decreto nº 1.832, de 4 de março de 1996, que aprova o regulamento dos transportes ferroviários, cujo anexo do regulamento dos transportes ferroviários Capítulo III, do transporte de passageiros, seção I, das condições gerais, dispõe o parágrafo único do art. 40:

Parágrafo único. É proibida também a prática de jogos de azar ou de atividades que venham a perturbar os usuários. (BRASIL, 1996)

Frequentemente se identificam para os passageiros e pedem qualquer contribuição monetária, alguns explicam o porquê de estarem pedindo através de um discurso para os demais passageiros, outros, entregam folhetos. Em muitos casos se identificam como pessoas com deficiência, como: cegos, surdos, mudos; ou ainda pessoas com doenças venéreas ou crônicas.

Os **passageiros** são as pessoas que utilizam o transporte coletivo com fim de deslocamento. São chamados e entendidos como **usuários**, termo utilizado nas dependências do espaço do trem para se referir a toda pessoa que utiliza os serviços prestados pela empresa ferroviária, que são serviços públicos de responsabilidade do governo do Estado de São Paulo.

¹⁸ Bem como os pedintes, a pregação religiosa, e comportamentos indesejáveis como: sentar no chão, ouvir música alta, pés sobre os bancos, e, outros.

¹⁹ http://www.cptm.sp.gov.br/e_seguranca/rondas.asp

Tal denominação sugere o papel social de consumidor, logo, de cliente dos serviços prestados pela empresa de transporte público, o que aproxima o serviço de quem consome, inclusive, do ponto de vista da autoridade, há responsabilidades quanto à manutenção e utilização segundo as regras normativas do espaço, produzindo-o de acordo com as regras.

CAPÍTULO 2: ESTRATÉGIAS E ASTÚCIAS

Os engraxates da praça da sé; “os baleiros”; vendedores de balas em ônibus, ruas; os camelôs da região central; os artistas - performances artísticas de “estátuas vivas” que chamam atenção na Rua 25 de março, instrumentistas na Avenida Paulista, malabaristas no trânsito, fotógrafos no Parque do Ibirapuera; catadores de materiais recicláveis nos bairros e avenidas; dentre aqueles que buscam através uma habilidade tornar uma atividade lucrativa, ou mesmo, através de uma atividade buscar minimamente seu sustento na cidade de São Paulo, constroem como local de trabalho os espaços públicos.

Michel de Certeau²⁰ (1994) em seu ensaio “A invenção do cotidiano” dividido em dois volumes transita sobre o debate mostrando como o cotidiano está sujeito às práticas inventivas. No que diz respeito aos espaços públicos, o autor afirma que inventividade das pessoas comuns transforma o cotidiano através das “*artes de fazer*”. Desta maneira o espaço está sujeito à inventividade dos sujeitos, que o transforma, alterando os objetos e códigos, reapropriando o espaço, utilizando-o a seu modo. Contudo, a utilização ao seu modo requer *astúcias sútis, táticas* de resistências que define a “arte de viver na sociedade do consumo”.

Na construção histórica da cidade de São Paulo figurava personagens que regulavam a vida social da população na venda de produtos para consumo, os “trabalhadores de porta em porta”. Percorriam longas distâncias e caminhavam por diversos lugares diferentes. Transitavam por ruas, bairros e ofereciam mercadorias no geral, utensílios domésticos (panos de prato, baldes, vasilhames, panelas), alimentos (doces, mel, queijo, leite), vestimentas, entre outros. Para muitas pessoas

²⁰ Michel de Certeau (1925-1986) foi um historiador francês que se dedicou a psicanálise, filosofia e ciências sociais.

esses trabalhadores tinham um papel crucial de levar até suas casas distantes dos grandes centros, os produtos, para outros, ofereciam no momento inusitado algo de importância para o consumo. Algumas figuras circulam, ou são referências no imaginário popular, incorporado inclusive no vocabulário²¹.

A rua como local de trabalho é uma realidade histórica, atrelada a aspectos socioeconômicos e estilo de vida. As possibilidades variadas de atuação do trabalho na rua indicam a heterogeneidade do trabalho autônomo. No entanto, as diferentes práticas nem sempre são interpretadas da mesma maneira, e podem estar ligadas a processos históricos macros.

Todas as categorias de trabalho autônomas frisadas, assim como os ambulantes nos trens, são classificadas atualmente como trabalhadores informais, que dialoga como referência um trabalho dito formal. A ideia de trabalho formal tem como vínculo principal a carteira assinada²² e a consolidação dos direitos trabalhistas. O trabalho informal ao contrário do formal atende a ideia de atividades a margem de qualquer regulamentação ou controle por parte do poder público e ocupa uma parte significativa na economia de São Paulo, economia brasileira e latino-americana (POCHMANN et. al, 2012, p. 5).

A oposição entre trabalho formal e informal é corriqueiramente associado a diferenças em relação ao cumprimento das leis trabalhistas estabelecidas, entretanto, a discussão não é tão simples tendo em vista a heterogeneidade do trabalho informal. A amplitude desse setor envolve além da denominação jurídica, a distinção entre as atividades socialmente consideradas legítimas ou não.

Frente à modernização do varejo, o código de leis trabalhistas pouco a pouco operou a oposição entre o formal e o informal. A principal referência da formalidade segue um condicionamento ao emprego de carteira assinada que de maneira genérica estigmatiza a população que não é absorvida pelo mercado e tenciona

²¹ Enquanto trabalhadores de porta em porta muitas categorias foram inventadas, como, “sacoleiras”, vendedores de queijo, doce de leite, ovos, pães, vendedores de algodão doce, churros, sorvete. Em muitos lugares adquirem nomes próprios, como: “homem do pão”, “moço do sorvete”. Os trabalhadores, por sua vez, encontram formas diferentes de anunciar seus produtos e serem reconhecidos ou chamarem atenção da freguesia através de recursos diversos como: sonoros (buzinas, sinos, alto falantes); performances (fantasias, frases, jargão, trocadilhos).

²² Documento de serviço profissional obrigatório desde 1934 pelo presidente Getúlio Vargas, cuja responsabilidade de emissão é do ministério do trabalho.

outras formas de subsistência como alguma atividade de apropriação do espaço público.

Tal condição impõe ao cotidiano dos trabalhadores uma série de dificuldades e, em muitos casos, expõe a condições de vulnerabilidade. Enquanto uma estratégia de trabalho, práticas variadas são construídas utilizando e reivindicando espaços. Frente às demandas sociais do setor informal, medidas federais e municipais investem em programas de microcrédito para a formalização de unidades autônomas informais entre outras medidas (ITIKAWA, 2006, p.9), mas que não necessariamente significa que esses trabalhadores formalizam suas práticas, mas sim vêm uma oportunidade de expandir seus comércios.

O progressivo aumento da extensão da malha de circulação viária, no constante processo de transformação urbana fez da cidade um complexo de atividades ditas informais, inclusive nos entornos dos lugares de muita movimentação, como as estações de trem e metrô, tornando visível o quanto as práticas sociais acompanham as mudanças urbanísticas.

Não quero aprofundar na extensa e complexa discussão do comércio informal por sua diversidade e dinâmica macroeconômica que me exigiria uma sólida base teórica a cerca do tema, mas cabe aqui mencionar a informalidade enquanto realidade conceitual e empírica diante da noção de trabalho formal e complicações desse chamado setor e os dilemas vividos pelos trabalhadores.

Os ambulantes nos trens, enquanto trabalhadores informais ainda possuem um agravante que diz respeito a sua condição de ilegal no espaço, que é o caso de outros trabalhadores informais, como os camelos na Rua 25 de março²³. Os vendedores ambulantes dos trens em São Paulo, além de terem de lidar com as dificuldades compartilhadas por muitos trabalhadores informais, ainda ocupam um espaço em que sua prática é declaradamente colocada como uma ameaça à segurança e criminalizada pelas autoridades da empresa ferroviária.

Dialogando diretamente com o problema, o autor Lenin Pires etnografa os usos urbanos dos trens da Central do Brasil²⁴ no Rio de Janeiro, entre os anos de

²³ Ver em dissertação de mestre PPGCS/UNIFESP *“Entre o comércio informal e as margens do ilegal: práticas de trabalho na Rua 25 de março”* Ana Lúcia de Oliveira Aguiar, 2013.

²⁴ Lenin Pires é professor da UFF e pesquisador do INEAC, *“Esculhamba, mas não esculacha! Uma etnografia dos usos urbanos dos trens da central do Brasil”*, foi tese de mestrado do autor.

2002 e 2004, onde o comércio nos trens assim como em São Paulo também é proibido pela empresa ferroviária. O autor procurou entender como a atividade não autorizada e reprimida pela empresa era desempenhada diariamente por centenas de pessoas, que viabilizaram táticas e estratégias de sobrevivência do grupo (PIRES, 2011, p. 19).

A empresa ligada ao governo do estado do Rio de Janeiro, primeiro a Flumitrens, e a partir de 1998, a Supervia S.A foi a empresa privada, ganhadora de um edital de privatização dos serviços de trens, podendo ser considerada parte do Estado, uma vez que institui normas, regula atividades e se apropria, a partir de lógicas patrocinadas por seus agentes, do espaço público dos trens (MORE apud. Pires, 1978).

A descrição do autor segue muito próxima a São Paulo, onde se inscreve a ordem em uma configuração instantânea de posições, marcado pela previsibilidade das ações geridas pelas ordens e regras da CPTM, que, apesar de ceder espaço à comercialização direta (os quiosques) e indireta (publicidade), não permite a utilização do espaço para a venda autônoma de produtos por trabalhadores ambulantes de vagão em vagão.

O estudo possibilitou Lenin Pires evidenciar determinada forma de sociabilidade no espaço público carioca: “o esculacho”, os possíveis significados para a expressão usada no espaço trem, e, perceber no comércio ambulante dos trens do Rio de Janeiro formas de articular ética, moral, e direito. Neste sentido, o espaço público é como um lugar no qual efetivamente se realiza o mundo social (LIMA, apud. Pires, 2001, p.106).

Contudo, tendo em vista as formas de inventar o cotidiano, burlar o que está pré-estabelecido, exige pensamento estratégico de manipulação das relações de força e desenvolvimento de astúcias para lidar com as condições do espaço. Dentre as estratégias de sobrevivência em São Paulo, o comércio ambulante nos trens manipula as relações de força, e, a partir das técnicas de resistências, os comerciantes desenvolvem astúcias, para lidar com a ilegalidade no espaço, e escapar do rapa. Ou seja, na posição de desviante das regras estabelecidas pela companhia de trens de São Paulo, os ambulantes improvisam elaborações eficazes que objetivam a venda.

2.1 No lugar certo na Hora Exata

Para que a venda nos trens ocorra os comerciantes ambulantes devem lidar com as dificuldades dado a sua prática ser irregular no espaço e tentar criar oportunidades de fazer das circunstâncias facilidades para a venda.

O horário que frequentemente fui a campo, entre as 13h e às 16h, é um horário que favorece a venda de guloseimas diversas, tanto para quem acabou de almoçar quanto pra quem ainda não almoçou e está faminto, tornando a venda de comestíveis altamente atrativa, variando entre chocolates, bolinhos, chicletes e balas.

Os produtos comestíveis vendidos são em sua grande maioria industrializados, práticos, de embalagens pequenas, opções que facilitam o transporte do produto junto de si, e, favorece o reconhecimento do produto pelo consumidor, o que aumenta a confiabilidade na procedência.

A organização social da venda ocorre de forma calculada para que não haja riscos, ainda com o trem de porta aberta nada acontece, o risco de haver seguranças na plataforma é altíssimo, portanto, o risco de ser pego pelo rapa. Fecham-se as portas do trem, a viagem segue, esse é o momento certo. Os ambulantes frequentemente caminham nos corredores do vagão de um lado para o outro introduzindo a mercadoria e promovendo o seu produto.

O tempo de promover o produto varia muito, alguns vendedores são diretos, rápidos, outros, oferecem muitas vezes, tornam a repetir. Depende também da distância entre as estações, sendo assim, os vendedores devem articular a venda de acordo com o tempo que dispõem.

Em comparação ao Metrô, onde a prática também é proibida, as atividades no trem levam uma vantagem, pois os trens percorrem distâncias maiores, tendo maior tempo para a atuação dos ambulantes. O tempo é um marcador de diferença importante para as ações nesses espaços. Como usuária de metrô em São Paulo, percebo que a ação dos ambulantes nos metrôs é mais limitada em relação ao tempo, com isso, a forma da venda é articulada de maneira diferente. Não há tempo para promover o produto, então, para “agilizar” os vendedores colocam os produtos, geralmente balas ou gomas de mascar com etiqueta de preço, um a um, no colo dos passageiros sentados e, em seguida, rapidamente recolhem os produtos, ou o dinheiro dos passageiros que aceitam a oferta (obtendo êxito na venda).

O barulho também é um ponto importante, no metrô é difícil escutar o que o ambulante fala, nos trens, apesar do barulho da ferrovia, ainda conseguimos ouvi-los devido circularem no espaço de um lado para o outro anunciando a promoção.

A respeito dos anúncios das promoções, muitos ambulantes articulam a realidade cotidiana de irregularidade na promoção do produto. Essa articulação, um tanto inusitada é uma das formas que muitos ambulantes encontraram para lidar com o risco de perder suas mercadorias pelo “rapa”, trazendo para o seu repertório performático um discurso de venda que evidencia suas próprias condições no espaço.

Em muitas circunstâncias os ambulantes utilizam tal recurso em tom de brincadeira, para que a venda prossiga, e seja conveniente aos demais usuários. Satirizando a situação de risco permanente, ao recorrer ao humor, muitos ambulantes utilizam como marketing de sua mercadoria e agradam muitos passageiros pelos trocadilhos engraçados, em algumas das viagens presenciei algumas promoções:

*“- mentos que hidrata a pele
mentos faz sua chapinha,
mentos que não te dá estria,
aproveita agora!
corra do rapa!
Mais informações de compra só no facebook
Acessou! www...”*

Das laterais dos trens, pessoas riam. E os rumores:

“-Eita chavequeiro!”

O risco de perder a mercadoria pelo rapa é acionado para a venda do produto de maneira diversa, há associações variadas:

“- É o chocolate de Moscou, Moscou os guarda leva tudo!”.

Muitos associavam fortemente a qualidade e a oferta:

“- R\$1,00 na promoção e qualidade!”

“- Pessoal paga dois e leva quatro!”

“-Pessoal, tenho aqui na minha mão uma novidade, lá fora, tá custando em torno de R\$2,00. Aqui na minha mão o chocolate é R\$1,00!”

Às vezes a oferta cai tanto de preço, que para quem tá acostumado a consumir, a estratégia já é conhecida, melhor então esperar a última oferta:

“- *Tô aqui com o chocolate 2 por 1, 2 por 1.*”

Depois de 2 minutos, o mesmo produto é anunciado:

“- *Não, não, vou fazer melhor pessoal, 4 por 1, só agora, hein?!*”

Ou ainda, para vender tudo antes de uma possível apreensão:

“- *Tá acabando aqui pessoal, pra terminar, vamo fazer assim, são 2 por 1!*”

“- *Antes que o rapa venha, saí, 2 por 1, vai !?*”

Uma questão importante da venda nos trens é que diferente da venda em outros espaços públicos não há possibilidade de sair do trem a qualquer momento, o que deixam todos sujeitos a escutar as promoções. Houve viagens que muitas pessoas compravam e consumiam as guloseimas, no momento da alimentação era favorável a sociabilidade no espaço, troca de olhares, inclusive algum tipo de comentário: “hummm, bom chocolate!”, ou, até mesmo certa satisfação compartilhada.

Percebia que muitas pessoas compravam os produtos ofertados. A impressão que tinha era que a viagem em si pedia uma distração, e, a alimentação era uma ocupação tentadora, principalmente para as crianças, essas realmente não resistiam às guloseimas.

Numa ocasião um pai negou o chocolate à criança, e o ambulante perto perguntou a criança se ela queria do preto ou do branco, ela sorriu e pediu seu predileto, o preto, e o ambulante deu a ela. O pai sem graça lhe ofereceu uma nota de dois reais, mas o ambulante negou com a cabeça. A cena lembrou-me as *trocas simbólicas* de Marcel Mauss²⁵, pois a partir do ato de presentear a criança o pai sentiu-se na obrigação moral de retribuir a gentileza do ambulante, “[...] claramente que a força leva a retribuir uma coisa recebida, em geral, a executar os contratos reais” (MAUSS, 1925, p.193).

Por um segundo me passou pela cabeça que talvez o pai ficasse bravo, mas pelo contrário, o pai recebeu o presente e ainda com a nota de dois reais na mão retribuiu comprando um chocolate para ele mesmo: “vê então um do branco pra mim!”. Para Marcel Mauss nem tudo ainda é classificado exclusivamente em termos de compra e venda, as coisas possuem ainda um valor sentimental além do seu

²⁵ Marcel Mauss (1872 -1950) foi um sociólogo e antropólogo francês, sobrinho do sociólogo autor Émile Durkheim, com quem também escreveu junto. Estudou *a forma e razão da troca nas sociedades arcaicas em o “Ensaio sobre a dádiva”* extraído de *Année Sociologique*, 2ª série, v.1 (1923-1924).

valor venal, se é que há valores que sejam apenas desse gênero (MAUSS, 1925, p. 294). Há três momentos distintos de trocas de dádiva, fundamentais para a constituição e manutenção das relações sociais: dar, receber e retribuir. A dádiva opera uma mistura entre amizade e conflito, interesse e desinteresse, obrigação e liberdade. Também, mistura as pessoas que se presenteiam as coisas e as pessoas, as coisas e os espíritos “[...] entre esses mecanismos espirituais, é evidentemente o que obriga a retribuir o presente recebido” (MAUSS, 1925, p.193).

Durante o trabalho de campo observei ambulantes em todas as viagens, excluindo aquelas que agentes de segurança identificados estavam presentes. Uma delas inclusive o ambulante sem perceber promovia seu produto “Hoje trago aqui pra vocês...”, quando de repente, um silêncio, a fala foi interrompida, dois agentes de segurança identificados estavam no vagão. Para a sorte do vendedor, não eram os responsáveis pela apreensão de mercadoria, e então, nada aconteceu, mas imediatamente parou a venda para que aquilo não significasse uma afronta.

Foi possível perceber outros acordos implícitos, por exemplo, entre os próprios ambulantes. Algumas vezes presenciei dois ambulantes no mesmo vagão, tornando o espaço competitivo, nessas situações, um promovia seu produto enquanto o outro esperava e vice-versa. Compartilhavam o espaço e trocavam informações em relação ao andamento das vendas e sobre os vigilantes. Houve viagens que a cada parada de estação um ambulante entrava, nas primeiras muitas pessoas compravam, mas conforme a viagem prosseguia e mais produtos eram oferecidos por outros ambulantes, às vendas se tornavam menos atrativas.

O acessório imprescindível é a mochila, com ela o ambulante acomoda toda a mercadoria, bem como impede a visibilidade do(s) produto(s) oferecido(s). Uma possível facilidade na hora da venda pode ser a ação em dupla, como alguns casais e amigos que trabalham nos trens, pois um carrega a mercadoria e o outro anuncia a oferta, dinamizando a venda, na hora do desembarque, saem separados, despistando os agentes. Para que a saída seja segura, é muito importante ter atenção e certificar se há agentes na plataforma.

2.2 “Marreteiros” versus “Urubus”

O conflito evidenciado na relação vendedores ambulantes e agentes de segurança, a empresa CPTM atua como agente do campo de disputa visando à

implementação das regras pré-estabelecidas, já os ambulantes “quebram as regras”, lutando para comercializar seus produtos. Os atores envolvidos configuram lados distintos, de um lado, o que é considerado legítimo pelo poder do Estado representado pelos agentes de segurança, do outro a transgressão da regra.

O conflito não se dissocia da sociabilidade, pelo contrário, é constituinte da *associação* específica dos ambulantes no espaço. Ele estrutura as diferentes interações, das quais os conviventes reconhecem as partes envolvidas. O reconhecimento é recíproco, tanto que há a identificação do “inimigo” (SIMMEL, apud. Vandenbergue, 2005, p. 121).

Apesar dos vendedores ambulantes serem usuários dos serviços de transporte, para a empresa os ambulantes não são usuários, e são reconhecidos no espaço por sua prática clandestina. Tendo isso claro, os ambulantes quando capturados já sabem que devem entregar seus produtos, adequando as oficializações. Em outras palavras, com as normas de procedimento, a tensão é mediada por um jogo de regras subentendidas entre os atores envolvidos que determina aos ambulantes darem suas mercadorias, quando “pegos pelo rapa”.

Por isso, ao máximo os ambulantes tentam driblar os agentes agindo cuidadosamente e minuciosamente. A atenção vai desde a percepção de agentes no vagão até a saída segura para a plataforma. Neste sentido, se consolidam dois grupos de interesse distintos, os agentes de segurança interessados na manutenção da ordem, e os ambulantes que enxergam naquele espaço possíveis consumidores, e, certamente uma forma de garantir sua subsistência, “desobedecendo à regra e sendo percebido como tal” (BECKER, 2008, p. 31).

O ambulante tendo como local de trabalho os trens, compartilha o espaço com os passageiros (seus possíveis clientes) e também com colegas que exercem a mesma prática no espaço com os mesmos ou diferentes produtos. Ao partilharem as mesmas dificuldades, os ambulantes se fortalecem enquanto grupo, apoiando um ao outro com a troca de informações, e acordos mútuos, como por exemplo, respeitando à venda do outro quando no mesmo vagão. Esses compartilhamentos, acordos e trocas favorecem a união, ainda mais diante dos riscos eminentes da apreensão, logo, *“as lutas intergrupais reforçam a coesão no interior do grupo”* (SIMMEL, apud. Vandenbergue, 2005, p. 122).

O estilo de vida dos ambulantes favorece a criação de uma linguagem própria para se referir a perigos no trabalho. Para identificar a linguagem entre os grupos

exigiria um aprofundamento e imersão no universo simbólico, nesse estudo preliminar de compreensão da prática cabe em certa medida explorar a própria denominação dada entre os grupos. Os códigos internos pertencentes aos grupos envolvidos no conflito dizem respeito à maneira de compreender o embate. O autor Howard Becker (2009)²⁶ chama de *comunidade interpretativa* o repertório mobilizado entre grupos, padronizados rotineiramente utilizados e sujeitos a interpretações.

Se tratando de grupos que entram em conflito o tratamento ofensivo já é evidenciado na própria nomenclatura. Em alguns diálogos entre ambulantes no vagão ouvi o termo “urubus” para referir aos agentes de segurança.

Comumente, o urubu tem uma conotação negativa por ser um animal que se alimenta de detritos, associado à carniça, mau cheiro, e por aproveitar do que já está morto. Popularmente, a expressão “urubuzando” serve ao ato de ficar observando, rondando a fim de tentar descobrir o que está acontecendo, tentar ouvir ou dizer algo. Nesse sentido, a metáfora se aproxima com a questão da vigilância.

Durante as viagens urbanas da pesquisa de campo é evidente a vigilância nas plataformas do trem, onde circulam os “marronzinhos”, munidos de alguns aparatos de enfrentamento como cassetetes. Entretanto, não cheguei a presenciar nenhuma interpelação dos agentes, nem apreensão de mercadorias.

Mas, em minha experiência cotidiana como usuária dos trens de São Paulo, presenciei alguns momentos de conflito. Numa delas a apreensão foi sinalizada pelos agentes, e silenciosamente o ambulante entregou sua sacola. Na outra, um ambulante que vendia amendoins ao ser capturado apresentou certa resistência, os passageiros demonstraram extremo desconforto na ação coercitiva, exprimindo principalmente a ideia de injustiça com quem está trabalhando. No vagão, os passageiros trocavam comentários, do tipo: “Prender bandido ninguém prende, agora, o trabalhador só sofre!”, e murmúrios: “Deixa ele trabalhar! Tá trabalhando! Ganhando dinheiro dignamente! Num tá roubando, nem nada!”, “Pra que isso ?!”.

Por parte da autoridade é muito comum ouvir a designação “marreteiros”, até mesmo em discursos oficiais, também disseminados na mídia (ANEXO H).

²⁶ Howard Becker em “*Falando da Sociedade: ensaios sobre as diferentes maneiras de representar o social*”. O autor é sociólogo americano, reconhecido por sua contribuição a sociologia do desvio, fez também alguns estudos sobre sociologia da arte e sociologia da música.

“Marreteiros” é uma maneira de se referir aos ambulantes pejorativamente, já que o termo indica um trabalho ilícito e grosseiro, servindo a exprimir a ilegalidade. Os praticantes do “comércio marginal”, são fortemente associados pela autoridade a “maus elementos”, que inclusive trazem junto outros (mais comerciantes), e também “trombadinhas”²⁷.

Nesse ponto, mais um conflito é sinalizado, o conflito entre o comércio considerado marginal e o comércio estabelecido - os estabelecimentos comerciais. O conflito antigo, principalmente nos grandes centros comerciais de São Paulo entre o comerciante que vende formalmente e o camelô que vende informalmente. Os comerciantes estabelecidos se queixam dos camelôs por desrespeitarem a regulamentação e fazerem uma “concorrência desleal”, já que não pagam impostos, conseguem oferecer preços mais baixos, prejudicando assim, a venda regular.

Contudo, os camelôs reivindicam o direito de trabalhar, e reconhecem a falta de emprego na cidade. Em decorrência disso, por vezes, o argumento é de que os ambulantes são oportunistas, principalmente por virem de outros estados para São Paulo sem perspectiva de trabalho e aumentando a venda irregular. Esse discurso expõe o migrante a uma condição que o desqualifica, e muito comumente é feita a referência ao migrante nordestino, devido ao forte fluxo de migração entre 1930 e 1980.

Outro ponto da discussão é a ocupação dita inadequada das vias públicas presente na “**proliferação** da poluição visual e da sujeira”²⁸. A questão da transformação dos centros da cidade ficou conhecida como “mercado persa”. A expressão refere-se pejorativamente ao trabalho informal. Foi utilizada por Olavo Setúbal²⁹ ex-prefeito de São Paulo entre 1975 e 1979 (FRÚGOLI, apud. Goudet, 2009, p. 6). A expressão foi bem difundida na mídia para expressar o conflito latente entre lojistas e camelôs na década de oitenta.

No trem, o embate entre comércio estabelecido e comércio informal não é declarada, mas as justificativas para condenar a prática por parte da autoridade

²⁷ Maneira popular de se referir a jovens de centros urbanos que se aproveitam do contato para furtar objetos, acessórios.

²⁸ A respeito de processos de “higienização” do centro de São Paulo e migração nordestina ver Heitor Frúgoli “Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole”.

²⁹ Olavo Setúbal nasceu em São Paulo (1923 — 2008) foi um engenheiro, industrial, banqueiro, e político brasileiro. Foi prefeito da capital paulista, indicado pelo governador Paulo Egídio Martins.

estão pautadas nessa discussão. Também, há o apoio à comercialização nas dependências em instalações de comércios de grandes marcas dentro das normas da CPTM, inclusive comércios alimentícios, e um forte incentivo à apropriação do espaço pela publicidade e atividades dentro da ordem social de contribuição fiscal e sustentação da instituição estatal segundo a ordem mercantil.

2.3 “A lei do Mais Forte”

Nos turbulentos horários de pico fiz algumas viagens por volta das 18h00min. Nessas viagens tive muitas dificuldades, observei perigosas disputas que evidenciam um cotidiano caótico. Da plataforma Luz não enxergava nada além da multidão. Passageiros por toda a plataforma, pessoas subindo as escadas, todos querendo entrar no trem e seguir embarque sentido Guaianazes.

Quando o trem finalmente para na plataforma, muita gritaria, e começa o aglomerado em torno da porta. Fração de segundos antes de abrirem as portas é um momento de tensão, tanto para quem está mais a frente como para quem está mais atrás, muitos gritos, risadas e pressão para que rapidamente os que estão mais a frente embarquem. A porta se abre e os passageiros adentram feito um turbilhão. Pressionados os passageiros que estão na frente são empurrados, para que os de trás também possam embarcar, e não esperar mais minutos, minutos que podem variar tendo em vista os possíveis problemas técnicos do trem. O tempo de espera significa muito pra quem passa boa parte do dia no transporte público se deslocando para suas atividades e ansiosamente deseja voltar para casa.

O embarque concorrido que os passageiros necessitam encarar é enfrentado com muito barulho, gritos e risadas. Quando alguém se enrosca no vão, os gritos aumentam, mas as pessoas não param e seguem em frente na luta pelo embarque. No aperto, cheguei a presenciar dois acidentes entre o vão e plataforma, dos quais os envolvidos ainda machucados embarcaram. Tal violência constante no embarque e desembarque é assimilada no dia a dia de forma possível a suportá-la (HERINGER e DRSKA apud. Peralva, p. 229). Já virou um costume de muitos usuários gritarem muito no momento do embarque, às vezes simulando dores extremas, e rindo como uma maneira de resistir. O embarque é “ritualizado” em vista dos riscos e perigos.

Nesse registro torna-se interessante retomar os “surfistas ferroviários”. O fenômeno, segundo os estudos de Angelina Peralva³⁰ surgiu em 1986, considerado uma prática dos jovens do subúrbio de viajar sobre o teto nas composições de trens urbanos, iniciada na região metropolitana do Rio de Janeiro, logo depois da troca dos velhos trens por trens modernos japoneses que só partiam de portas fechadas, impedindo o fenômeno mais antigo da prática “pingente” – “passageiro que viaja do lado de fora do trem, pendurado nas portas ou nas janelas” (PERALVA, 1997, p. 231).

A partir de 1991 a prática entrou em declínio no Rio de Janeiro, e começou a ter evidencia em São Paulo, onde em 1992 morreram duzentas pessoas nos trilhos, tornando visível uma juventude pobre em situação de mobilidade sócio espacial (PERALVA, 1997, p. 231).

Em São Paulo em 1996 foram constantes as discussões a respeito do tráfego com portas abertas (ANEXO I). Recentemente, o dilema no embarque é um transtorno, a porta abre e fecha muitas vezes, pois o trem não segue viagem de portas abertas como outrora, e os avisos são emitidos: “Não impeça a abertura ou fechamento das portas”. A porta demora a fechar, porque mais pessoas querem entrar no trem enquanto quem está dentro “vai se espremendo”.

Depois de muitas tentativas, finalmente as portas se fecham, o trem segue viagem, dentro do trem alguns usuários não resistem ao cansaço depois de um dia de trabalho, e se escoram ou sentam no chão nos espaços mais afastados das portas, “os cantinhos”, muito disputados também, assim como os assentos. Para quem segue viagem no corredor o jeito é se segurar como pode, mas com tanta gente no mesmo espaço, não há necessidade de segurar nas barras de ferro centrais ou laterais.

Durante o estágio na CPTM, pude participar de uma pesquisa qualitativa, incluindo as empresas responsáveis pelo transporte público - a São Paulo

³⁰ Angelina Peralva é socióloga, professora titular da Universidade de Toulouse (França), é autora de “Violência e Democracia - O Paradoxo Brasileiro”, foi professora da Universidade de São Paulo (USP).

Transporte S.A (SPTrans)³¹, a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU)³² e Metrô. A pesquisa visou consultar usuários de transporte a fim de verificar a qualidade do serviço dos transportes públicos da cidade de São Paulo³³ para que a partir dos resultados, nortear outros estudos.

Na pesquisa, os usuários que se dispuseram a discutir sobre o sistema de transporte público se referiram aos trens no horário de pico como extremamente perigoso, e, muitos mencionaram que nos horários de pico operava “a lei do mais forte”. Já havia ouvido antes a frase para sintetizar o problema da superlotação. Os usuários explicaram “a lei do mais forte” como uma analogia as dificuldades enfrentadas no embarque nos trens em horário de pico, em que sentar-se nos bancos, seria um privilégio que só os mais fortes conseguem, os mais fortes não apenas fisicamente, mas os que mais recorrem à força física e a violência, o que torna ainda mais difícil as mulheres, crianças e deficientes. Ainda, sugeriram um desrespeito constante aos idosos e mulheres com seus filhos que ficam sem os assentos preferências, bem como os vagões preferências, o primeiro da composição reservados no horário de pico, acabam não sendo respeitados.

Quanto aos assentos preferenciais, que são visíveis por sua cor diferente em relação aos demais, são disputados e geram muitos conflitos, presenciei alguns. Um deles, uma senhora defendia seu direito de sentar, mas na presença de outra senhora no assento, insinuou que alguém deveria oferecer lugar a ela. As pessoas sentadas nos assentos indiscriminados não cederam lugar. E então, começou uma grande discussão.

Nos trens, assim como outros espaços, há regras de convivência e comportamentos esperados por parte de todos a partir de signos e símbolos

³¹ A SPTrans, São Paulo Transporte S.A foi fundada em 1995 , é responsável pela gestão das linhas de ônibus operadas por empresas privadas (http://www.sptrans.com.br/a_sptrans/).

³² A EMTU, Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo foi fundada em 1977, é de responsabilidade do Governo do Estado de São Paulo, vinculada à Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos (STM) que fiscaliza e regulamenta o transporte metropolitano de baixa e média capacidade nas quatro Regiões Metropolitanas do Estado de São Paulo (<http://www.emtu.sp.gov.br/emtu/institucional/quem-somos.fss>).

³³ As empresas de transporte público contrataram uma empresa de pesquisa, que por sua vez, recrutou grupos de usuários, os convidados eram usuários frequentes dos serviços do sistema de transporte público da cidade de São Paulo. Formando ao total seis grupos de discussão, todos mistos quanto a gênero e idade, separados pelas categorias usuários de trens, de metro, de intermunicipal e misto (usuários de todos os transportes públicos). Frequentei o grupo de discussão destinado a usuários de trem e usuários misto.

compartilhados socialmente, não obstante o conflito é também constitutivo da interação nesse espaço, como prevê Georg Simmel (1983) o conflito é também estruturante de diferentes interações nos espaços. Contudo, sendo um espaço propenso ao conflito devido às circunstâncias de superlotação, há um acirramento dos conflitos, principalmente em torno da competição pelos assentos, ou espaços mais confortáveis (“cantinhos”) dando vazão à violência de muitos passageiros.

As ações violentas são constantes, principalmente nos horários de pico, nos quais imperam a “lei do mais forte”. A expressão sugere os desrespeitos a convenções e a quebra dos comportamentos esperados. Nos tumultos, muitas pessoas utilizam a violência para não perder o trem.

Nesses horários fiz algumas viagens e em nenhuma delas presenciei ambulantes no espaço. A “lei do mais forte” opera também para com os ambulantes, que não têm a menor chance de permanecer no espaço gravemente concorrido. Primeiro, pela dificuldade de transitar no espaço; segundo, porque podem tornar *indesejáveis*, podendo o usuário reivindicar a sua ilegalidade no espaço e contestá-los ou denunciá-los como aprofundarei no capítulo seguinte.

A ação limitada dos ambulantes nos horários de pico revela o quanto à “lei do mais forte” opera em muitos sentidos, pois é nesses momentos que o ambulante pode ser mal quisto no espaço abrindo margem para a segregação sócio espacial por parte também dos usuários como será explorado neste próximo capítulo.

CAPÍTULO 3: CLANDESTINIDADE - ENTRE DESEJÁVEIS, TOLERÁVEIS E INDESEJÁVEIS.

O desvio é criado pelas reações de pessoas a tipos particulares de comportamento, pela rotulação desse comportamento como desviante, devemos também ter em mente que as regras criadas e mantidas por essa rotulação não são universalmente aceitas. Ao contrário constituem objeto de conflito e divergência, parte do processo político da sociedade (BECKER, 2008, p. 30).

A preocupação por parte da autoridade em afastar as práticas ditas impróprias nos espaços públicos estimula um reconhecimento do *desviante* no espaço (BECKER, 2008). A situação dos ambulantes nos trens de constante fuga da autoridade expressa o embate entre *impositores de regras*, como no caso o Estado representado pela empresa CPTM, e transgressores das regras.

A relação dos ambulantes nos trens com os usuários passageiros é permeada pelo conflito entre o que é estabelecido pelos *impositores de regras e os desviantes*.

Apesar de enxergados declaradamente como ilegais por parte da autoridade, a visão não é necessariamente compartilhada pelos passageiros, que podem ser consumidores dos produtos, ou simplesmente, tolerá-los no espaço.

No caso das atividades consideradas ilegais, como comercializar e pedir esmolas, assim como outras possíveis práticas irregulares, seguem avisos aos ditos “usuários com o *comportamento apropriado*”, ou seja, aqueles que obedecem as regras, sobre a responsabilidade de evitar denunciando aqueles que agem ilegalmente - os usuários *desviantes*.

Como forma de proteger as regras estabelecidas a CPTM busca, então, incentivar que os usuários façam denúncias sobre as ações ditas ilegais, o que, por sua vez, permite aos passageiros retirar a qualquer momento do espaço os desviantes e contribuir para a manutenção da ordem estabelecida.

Para que isso ocorra os passageiros são instruídos a denunciar, de acordo com as normas dos trens, via mensagem de celular, no disk denúncia através do “Serviço de Mensagem Curta” (SMS³⁴). Essa vigilância do passageiro para com as chamadas irregularidades é também disposta em cartazes no interior dos trens:

IMAGEM 4 – Disk Denúncia de Irregularidades



Fonte: <http://www.cptm.sp.gov.br/e_seguranca/disque_denuncia.asp> Acesso em: 10 de dezembro de 2013.

A normatização do espaço e a vigilância como instrumento de poder pode ser exercido também pelo passageiro, que tem em suas mãos a possibilidade de

³⁴ Sigla em Inglês para “Short Message Service”, serviço limitado a 160 caracteres alfanuméricos.

contribuir de forma silenciosa. Tal vigilância é solicitada pela autoridade, de maneira a evidenciar a responsabilidade dos usuários diante das irregularidades. A proposta inclui o usuário na conservação normativa do espaço, desenhando as “redes de olhares que controlam uns aos outros” sustentando o “encaixamento espacial das vigilâncias hierarquizadas” (FOUCAULT, 2012, p.165).

O monitoramento via SMS foi adotado recentemente³⁵ pela empresa, cujo objetivo principal é estimular a colaboração do usuário com a empresa no esforço de combate aos delitos e infrações como: comércio ambulante, pedintes, comportamentos inconvenientes, consumo e porte de entorpecente, vandalismo ao patrimônio público, entre outros.

As mensagens enviadas via celular segundo a empresa são recebidas diretamente pela Central de Monitoramento da Segurança, que aciona os agentes mais próximos do local com a garantia do anonimato do denunciante³⁶. Essa medida ajuda os agentes de segurança a capturar infratores em ação de caráter repressivo como ferramenta de controle social, e ação de caráter produtivo, enquanto geradora de uma sensação, real ou fictícia, de segurança por parte dos indivíduos.

Sabendo os mecanismos de vigilância juntamente com a regulamentação como grandes instrumentos do poder (FOUCAULT, 2012, p. 177), a ação dos comerciantes ambulantes nos trens de maneira geral é bem limitada, levando em consideração que além de se desdobrarem para não serem capturados, também devem manter uma visão positiva para não serem vistos como indesejáveis no espaço pelos demais usuários, o que acarretaria uma possível denúncia.

Em 2007, especificamente do dia 15 ao dia 21 de outubro, o Metrô fez uma campanha: "Você é um passageiro legal?". Essa campanha buscou estimular a denúncia por parte dos usuários. O objetivo da iniciativa foi intensificar o combate ao comércio informal. A principal ação da campanha foi à distribuição de folhetos e prestação de orientação verbal pelos agentes do Corpo de Segurança do Metrô, visando conscientizar os usuários sobre os riscos existentes na compra de produtos vendidos pelo comércio informal. Salientando, principalmente que os produtos

³⁵ Desde 2008. É considerada uma ação pioneira e tem funcionamento 24 horas. O usuário pode também denunciar no serviço de atendimento pelo telefone.

³⁶ Informações <http://www.cptm.sp.gov.br/E_SEGURANCA/disque_denuncia.asp> Acesso em: 10 de dezembro de 2013.

oferecidos nas estações e trens podem ser roubados, ter o prazo de validade vencido, e, por conta disso, oferecer perigo a saúde, além de aumentar a sonegação de impostos.

Segundo nota oficial do portal do Governo do Estado de São Paulo ³⁷ os usuários, talvez por ingenuidade, compravam por acreditar estar ajudando “*peessoas em dificuldades*”, por isso mesmo a campanha tinha função de orientá-los a cooperar fazendo denúncias do comércio ilegal.

A autora Delma Pessanha Neves³⁸ (1999) no artigo “*Os miseráveis e a ocupação nos espaços públicos*” entende as relações desenroladas no espaço público como dependentes da compreensão das instituições e do sistema de hierarquias que definem e legitimam os papéis que neste espaço estão sendo constantemente construídas e reconhecidas.

Ser reconhecido como carente ou *miserável*³⁹, isto é, investir neste reconhecimento e aceitar os efeitos perversos desta classificação *estigmatizante* e os termos sempre cambiantes desta negociação entre interesses tão diversos produzem sentido para esta convivência, por uns almejada, por outros tolerada ou indesejada (NEVES, 1999).

3.1 Pedindo pra comprar ou pedindo pra ajudar?

Senhoras e senhores estamos aqui
 Pedindo uma ajuda por necessidade
 Pois tenho irmão doente em casa
 Qualquer trocadinho é bem recebido
 Vou agradecendo antes de mais nada
 Aqueles que não puderem contribuir
 Deixamos também o nosso muito obrigado
 Pela boa vontade e atenção dispensada
 Vou agradecendo antes de mais nada
 Bom dia passageiros
 É o que lhes deseja
 A miséria S.A
 Que acabou de chegar
 Bom dia passageiros
 É o que lhes deseja

³⁷<http://www.saopaulo.sp.gov.br/spnoticias/lenoticia.php?id=88574&c=5024&q=Metr%F4+faz+campanha+de+combate+ao+com%E9rcio+ilegal+nos+trens> Acesso em: 10 de Abril de 2014.

³⁸ Delma Pessanha Neves é professora associada do Programa de Pós-graduação em Antropologia e Ciência Política e pesquisadora do Núcleo Fluminense de Estudos e Pesquisa da Universidade Federal Fluminense.

³⁹ Termo utilizado pela autora para veicular significações qualificadores dos estigmas atribuídos a camadas da população que sobrevivem em condições distanciadas do socialmente considerado mínimo vital.

A miséria S.A
 Que acabou de falar
 Lhes deseja, lhes deseja
 Lhes deseja, lhes deseja
 (Pedro Luís, Miséria S.A)

O relato cotidiano da composição de Pedro Luís⁴⁰ foi baseada nos ambulantes do Rio de Janeiro. A música ficou muito conhecida na interpretação da banda brasileira “o rappa”⁴¹, cujo nome coincide com a designação popular dada a interceptação dos policiais para com os camelôs (com acréscimo de um “p” na grafia), situação também expressa em outras canções gravadas pela banda (ANEXO J).

No capítulo anterior foi explorada a ideia do anúncio dos produtos pelos comerciantes ambulantes nos trens. Sabendo que as formas de oferecer um produto podem variar, a sua maneira, cada ambulante articula um discurso de convencimento. Muitos se assumem enquanto reféns de problemas sociais, como a dificuldade em conseguir um emprego formal, ou, problemas familiares, doenças, entre outros empecilhos para a entrada no mercado de trabalho. Há comerciantes ambulantes em trens, ônibus, porta de bares, metrô, entre outros espaços, onde a venda não é normatizada, ou, é proibida, que articulam os motivos por “estarem ali”, de maneira a justificar sua presença no espaço por razões diversas.

O discurso expresso na letra da música é facilmente reconhecido pra quem transita nos transportes públicos da cidade de São Paulo. Contrariando tal abordagem, esse não foi o discurso predominante entre os ambulantes nos trens, embora esteja muito presente na memória cotidiana sobre a prática.

Predominantemente os ambulantes nos trens articularam formas de convencer quanto à qualidade do produto, facilidade, e, preço (promoção), o que tange outro forte embate em relação ao comércio estabelecido já explorado anteriormente.

Os pedintes, por sua vez, também utilizam de formas de convencimento para conseguir ajuda, na maioria das vezes, ajuda monetária. Em muitos casos, também

⁴⁰ Cantor e compositor nascido no Rio de Janeiro, que integra a banda “*Pedro Luis e a Parede*” (1996) e o projeto de oficina de instrumento de percussão “*Monobloco*” (2000).

⁴¹ A banda “o rappa” foi formada em 1993 na união de Marcelo Lobato (teclado), Xandão (guitarra), Nelson Meirelles (baixo) e Marcelo Yuka (bateria) para acompanhar a turnê do cantor Pappa Winnie pelo Brasil. Os músicos a fim de movimentar muita gente e dizer algumas verdades sobre as injustiças sociais que existem no Brasil pouco tempo depois escolheram Marcelo Falcão (vocal) para completar a banda. (<http://www.orappa.com.br/biografia/>)

mobilizam um discurso de denúncia da realidade social, ou um relato de história de vida carregado de emoção, podendo ou não sensibilizar os presentes no espaço.

Durante as viagens urbanas foi raro a presença de pedintes. As poucas vezes que os presenciei no espaço dificilmente os passageiros ofereceram alguma contribuição, salvo uma ocasião - um homem que se identificou como cego, de óculos escuros e bengala, tinha junto ao corpo um aparelho sonoro emitindo uma música tranquila que calmamente acompanhava cantando: “Olha pra mim, preciso do seu olhar...”. Transitando na parte central do vagão com uma sacola, os passageiros emocionados com a canção depositaram na sacolinha suas contribuições agradecidos pela música, ouvi rumores: “nossa, que lindo!”.

Em muitos casos, os pedintes recorriam à entrega de folhetos, pequenos cartões ou um pequeno bilhete, no qual se identificavam como: portador de alguma doença; pessoa com deficiência; em tratamento de uso de drogas; ou, estrangeiro no país, exprimindo a necessidade de ser ajudado.

Ao pedir uma contribuição, no final da mensagem havia um agradecimento pela atenção e desejo de boa sorte, comumente associado a passagens bíblicas, como salmos e mensagens religiosas desejando proteção divina.

O passageiro que contribuía com algum “trocado” (uma pequena ajuda monetária, como algumas moedas) recebia como retribuição uma saudação ou agradecimento presente nos gestos simbólicos de apertar as mãos; fechar os olhos com um sorriso; ou, curvar da cabeça. Em alguns casos a retribuição podia vir atrelada a uma moeda simbólica como algum produto – balas, gomas de mascar, canetas, entre outros.

Outros casos, os produtos eram distribuídos ou oferecidos com panfletos antes mesmo do pedido do trocado. Sobre o produto, era sugerido um valor. O pedido para comprar o produto expressava diretamente o sentido de ajudar quem o oferecia, e, apesar do valor afixado, qualquer outra ajuda era bem-vinda. Nesse sentido, é assegurada uma retribuição material simbólica, recorrendo à generosidade do passageiro no pedido da compra de um determinado produto.

Para quem utiliza a rua, bem como os trens como lugares de passagem, a apropriação dos espaços públicos para trabalhar, morar e pedir é perigosa e

desumana. Quanto a isso podemos atribuir à significação na contraposição *casa e rua*⁴² como forma de ordenamento da experiência social. A rua, contrariando a casa é habitada pelo indivíduo anônimo, desgarrado, por isso “*devem dar provas de extrema necessidade de misericórdia, devem reconstruir laços de convivialidade ou demonstrar cabalmente sua desorientação e ausência de referência*” (NEVES, 1999). Sob esses estigmas, os ambulantes podem também estar sujeito a tal benevolência, mesmo sem solicitá-la em discurso.

No entanto, o pedido de ajuda diretamente implica o reconhecimento público enquanto alguém carente. Esta interação justifica-se por uma “[...] ética de convivialidade que os enquadra como bons pobres” (NEVES, 1999) “[...] fundamentada no fato de que os demandantes se anunciam publicamente como portadores de uma moralidade, cujos princípios os constroem a não impor a apropriação pelo roubo [...]” (NEVES, 1999).

Em outras palavras, o pedinte, de maneira geral articula um discurso que investe no seu reconhecimento enquanto pessoa necessitada, *miserável*, tendo em vista que o segmento “denuncia” e, ou, “anuncia” a pobreza – “[...] o que não aceita a condenação à pobreza isolada ou escondida”, (NEVES, 1999); “[...] administra as dificuldades, clamando por um olhar externo, [...] e por uma colaboração generosa” (NEVES, 1999).

O sistema classificatório que diz respeito aos usos diversos é constantemente interpretado pelos usuários (atores sociais): os próprios pedintes, ambulantes, agentes e passageiros. Os passageiros são expostos à possibilidade de compra e, ou, contribuição, assim, os usos não prescritos pela política normativa do espaço estão sujeito à interpretação dos mesmos.

Em muitas ocasiões, os discursos mobilizados se entrelaçam, quando, por exemplo, ressaltam não oferecer perigo: “Não estou aqui para atrapalhar a viagem, ou tirar a segurança de vocês...”. As duas práticas podem ser aproximadas quanto a relação de *desviante* no espaço, passíveis de rotulação e estigmas por sua condição de clandestinidade. Também, os dois segmentos podem ainda recorrer e concorrer à

⁴² Para aprofundar a questão ver em Roberto Damatta “A casa e a rua: espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil”, 2000.

ajuda generosa, bem como, de maneira geral, podem se diferenciar como foi percebido.

Quanto a esse aspecto, apesar de ter uma difusão, da qual nem sempre é possível estabelecer barreiras concretas entre até onde é venda ou pedido, pode-se compreender entre os interesses específicos do passageiro em querer ajudar ou comprar, sob os quais se mobiliza moralidades diferentes que podem ser articuladas em ambas as categorias. Entretanto, as diferenças vão se moldando de maneira relacional no espaço, onde são eminentes os discursos dos atores que operam estratégias de subsistências distintas.

Para o usuário passageiro que utiliza o transporte cotidianamente para deslocar-se para o trabalho são atribuídos sentidos a partir das diferentes interações no espaço público, estabelecendo fronteiras entre quem vende e quem pede. Em consideração a preponderância do valor social do trabalho às práticas são atribuídos valores que as submetem a diferentes interpretações. Em relação à abordagem de um pedinte ouvi de uma passageira: “por que quê não trabalha? Fica aí pedindo! Por que não trabalha, vende alguma coisa?!”, também, simplesmente a invisibilidade.

Depender da compra dos passageiros e, ou, depender da ajuda, mobiliza-se moralidades diferentes. Por realizar uma prática comercial e muitas vezes utilizarem o discurso que evidencie o marketing do produto, os ambulantes estão mais associados ao reconhecimento de trabalhador, em contrapartida, os pedintes, ao assumirem sua miséria estão mais sujeitos ao estigma de perturbadores, o que pode ser relevante para entender a rara presença de pedintes nos vagões do trem, e a comum enunciação do pedido de donativos por escrito.

3.2 Operando regras, reforçando estigmas.

“A CPTM informa: Pedir esmolas e o comércio ambulante são práticas ilegais. Não incentive essas ações”.

A CPTM através do recurso tecnológico de aviso ao público (A.P)⁴³ visa informar os usuários conciliando com o modo de produção do espaço conforme as regras. Na mensagem, sabendo a presença das irregularidades no espaço, visa

⁴³ Termo técnico para as mensagens dirigidas ao público nos trens da CPTM.

reificar a norma de maneira coercitiva, dialogando com quem se apropria de forma adequada.

Deste modo, é posta uma barreira simbólica entre os diferentes usos, operando as regras e informando os envolvidos sobre o papel de cada um no contexto. Sob tal tensão a empresa “pressupõe a construção e o domínio do código de uso de territórios e de formas de defesa” (NEVES, 1999), controle fundamental ao processo de expulsão dos “indesejáveis”.

A mensagem é compartilhada com os passageiros para que eles possam ser complacentes a política de utilização do espaço. Ao afirmar a existência de práticas ilegais, indica a responsabilidade de quem as vê, discriminando os tipos de ações sociais na fronteira estabelecida entre a produção do espaço por quem é de direito (passageiros) e de quem é “forçada” (ambulantes e pedintes).

A concepção das duas práticas como equivalentes em termos de ilegalidade e proximidade por serem ditas na mesma mensagem é uma forma de operar a estruturação e ordenamento do espaço, bem como reforçar estigmas dos atores sociais envolvidos, os comerciantes ambulantes e os pedintes. Para um alcance legítimo vale destacar a força simbólica de “práticas ilegais”, força assegurada por possuir aparato legislativo de produção do espaço segundo a ordem jurídica.

A partir deste recurso simbólico torna explícito a negação do espaço às práticas comerciais e de mendicância, e, a legitimação do espaço a quem a mensagem é direcionada, os passageiros, que, por sua vez, não devem incentivar as práticas ditas ilegais, o que poderia suscitar um desconforto em relação aos atores praticantes delas.

Apesar dos avisos objetivos e indubitáveis com o fim de preservar a norma e dialogar com o cunho moral das práticas, para o ouvinte que está de passagem, acostumado com ritmo frenético da metrópole e com o percurso, a fala da autoridade na mensagem pode passar despercebida, assim como a A.P: “Próxima estação...”.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao transitarmos pela cidade de São Paulo, observando as relações constantes e inconstantes e as representações mais contraditórias da vida na metrópole, pudemos perceber uma pequena parte no contexto dos trens da cidade. Se pensarmos no modo como se desenrolam as relações cotidianas nesse espaço de constante circulação da cidade, para muitos, um espaço de passagem, onde a experiência social é efêmera, as diferentes práticas tendem à invisibilidade. Compreender os diferentes usos urbanos é uma tarefa difícil, mas, muito estimulante diante de tantas problemáticas que passam despercebidas nesse espaço de sociabilidade e conflito.

O comércio ambulante nos trens, tema ainda pouco explorado nos estudos sobre São Paulo, tem relevância para milhares de pessoas que são direta ou indiretamente afetadas por essa experiência. Uma das dificuldades de lidar com a temática é que, apesar de próxima aos moradores da cidade, é distante em termos de registros, por pertencer ao que é tido como marginal, informal, clandestino e ilegal, favorecendo a um estudo aprofundado de campo. Nesse sentido, vale salientar que a pesquisa de campo foi crucial para subsidiar a obtenção de informações.

A partir das percepções em campo procurei compreender os caminhos possíveis para uma produção etnográfica que transcendesse as superficialidades dos discursos a respeito da prática do comércio ambulante. Para isso, tentei buscar elementos que remontassem cenas que o cotidiano traz, mas, que inúmeras vezes passam rapidamente, como se nada tivesse ocorrido.

Esse contato breve impossibilita o reconhecimento de tensões que extrapolam o próprio cenário do trem, dialogando com questões de cunho antropológico, social, político, e urbano, que, carecem ser aprofundadas. Por diversas vezes durante a investigação, o comércio ambulante nos trens remetia a outras problemáticas, que procurei relacionar ao longo da pesquisa, o que me levou a uma literatura diversa e relacionada a outras áreas do conhecimento.

Os primeiros passos asseguraram um reconhecimento geral do espaço e dos atores envolvidos, a fim de traçar e situar brevemente - uma preparação mínima para os passos seguintes. Os segundos passos, ao utilizar as observações e dados

coletados em campo trouxe aspectos da interação no espaço, que, nortearam na perspectiva a respeito da permanência dos ambulantes nos trens.

O conflito e sua enunciação como cerne da pesquisa aos poucos foi se desenhando nas relações entre os atores, com atenção aos comerciantes ambulantes nos trens. Primeiro, na relação desejável do ambulante com o consumidor de seus produtos – o conforto do produto barato que chega até o passageiro, diferente do consumidor até o produto. Com uma abordagem carismática, na hora certa promovem, vendem, e, saem do espaço, tornando a prática irregular possível devido ao reconhecimento das oficialidades e desenvolvimento de *astúcias* para “triblá-las”, desde a atenção para não ser “pego pelo rapa”, até o momento adequado para promover a venda.

No momento da venda a comunicação oral é uma ferramenta de convencimento para anunciar a promoção do produto e a qualidade, que corriqueiramente são postos em dúvida - mercadorias roubadas, fora da validade, estragada, alterada quimicamente - são afirmativas constantes para impedir a venda informal. Do que se adverte como risco ao consumidor, sucumbe-se razões do mercado regularizado, que, tange o confronto antigo entre a venda formal, exercida pelos comércios estabelecidos e, a venda informal, exercida pelos comerciantes ambulantes.

O embate que pode ser visível na própria apropriação do espaço do trem pelo comércio estabelecido, tendo em vista os estabelecimentos que já estão instalados nos interiores das estações e as propagações de outros pontos para aluguel destinado a grandes empresas (de jóias, alimentos, calçados, etc.). Também, evidente nos espaços cada vez maiores cedidos a propaganda, marcando a subordinação da instituição estatal a ordem mercantil.

Além da criminalização do produto, aos atores da venda, os ambulantes, são atribuídos estigmas de causadores de sujeira, poluição, desconforto, e proliferação de animais daninhos. Nesse caso, o sujo, o poluído e o perigoso são classificações simbólicas atribuídas a práticas sociais que fazem sentido para o sistema social estabelecido e legítimo a ordem. Em outras palavras, condenar o comércio ambulante nos trens por sujeira no ambiente é uma maneira de escapar do contato com o indesejável e perseguir os grupos marginais.

Diante da ordem legislativa, e todos os esforços de extermínio da prática, a criminalização do grupo é um processo gradativo de expulsão que apresenta

discrepâncias, pois, no convívio social a recepção dos passageiros é diferente, não somente por serem portadores de opiniões variadas a respeito, como também por nortearem seus critérios em concordância com o convívio, ora harmonioso, ora conflitivo, que, “muda com o ponteiro relógio”. A metáfora condiz com a instabilidade da permanência dos ambulantes em determinados horários em que o embarque e desembarque, bem como o espaço no trem são extremamente concorridos – os horários de pico.

Nos turbulentos horários de pico, os comerciantes ambulantes não marcaram presença devido as condições de superlotação do transporte. Além da impossibilidade de circular no vagão, há um acirramento dos conflitos entre os passageiros que querem entrar no trem, sentar, ou simplesmente ter um “cantinho” para escorar e chegar em casa.

A superlotação, já nas escadas que levam a plataforma torna o espaço brutalmente concorrido, e, é nesses momentos que opera a chamada “lei do mais forte”, na qual o embarque é enfrentado com força física, gritos, violência, que muitas vezes causam acidentes e brigas em relação aos assentos indiscriminados e preferenciais. Os passageiros são expostos a uma situação de extremo desconforto e os ânimos se afloram, não perder a paciência é difícil.

Nos vagões, os ambulantes não tem a mínima chance de comercializar. Do espaço concorrido e turbulento a tentativa de venda seria indesejável, bem como a permanência dos ambulantes, que, podem ter como inimigo não somente a autoridade, mas, os próprios passageiros. Essa situação pode ser arriscada, pois, a venda sobre trilhos em contraste com a ilegalidade, pode ser retirada pela possibilidade de denúncia rápida via SMS, reclamações, ou expulsões por parte dos passageiros.

Contudo, os ambulantes nos trens encontram os limites de sua prática nas relações de poder – ambulantes e agentes de segurança (representantes do aparelho repressivo do Estado), e, ambulantes e passageiros. Ora desejáveis, ora sujeitos a intolerância dos passageiros, os ambulantes conseguem permanecer no espaço reconhecendo as circunstâncias de risco.

Entre outras práticas ditas ilegais, a ação que não foi muito recorrente de pedir esmolas é também contida pelo poder público como prática causadora de desconforto e, equiparada ao comércio ambulante na mensagem ao público: “A CPTM informa: Pedir esmolas e o comércio ambulante são práticas ilegais. Não

incentive essas ações”. De certa forma, o “protagonismo” na mensagem é compartilhado pelas práticas ilegais, o que revela o caráter ambíguo, a exclusão, mas também, a introdução mesmo que indevida no espaço. A ambiguidade vale também no desenrolar das relações, onde as práticas caracterizam peculiaridades na interação com os passageiros.

As discrepâncias na convivência dizem a respeito de até que ponto uma ou outra é desejável, tolerável, indesejável de acordo com a perspectiva e o momento. As condições e situações cotidianas nas quais se apresentam os atores envolvidos proporcionam possibilidades de percepção das diferenças sobre como são percebidos no espaço. Os comerciantes ambulantes e pedintes optam por estratégias distintas para lidar com suas demandas econômicas, sociais e simbólicas, articulando discursos que ora se diferenciam ora se assemelham.

Os pedintes mobilizam discursos que os reconhecem como carentes necessitados de ajuda. Muitos, narram histórias de vida, problemas sociais e familiares a fim de um trocado qualquer. Outros, preferem oferecer algo material simbólico, geralmente, utilizam como ferramenta a comunicação escrita. Ao pedir, evocam a generosidade e a moralidade misericordiosa dos passageiros. Enquanto os ambulantes buscam o interesse do passageiro em consumir determinada guloseima através da articulação da promoção.

Nada impede que os argumentos se entrelacem, no entanto, a observação em campo evidenciou a ausência de discursos por parte dos ambulantes que pudessem sugerir a ajuda misericordiosa dos passageiros a partir de narrativas de problemas sociais, o que não significa a ausência de tais problemas. Mas, ocultar, também pode ser uma maneira de se perpetuar no espaço, não por um fator situacional, mas como uma possibilidade efetiva de trabalho, o que configura como uma estratégia de conquista do espaço, e, contribui para o reconhecimento do ambulante enquanto trabalhador.

Em todas as viagens urbanas os ambulantes estavam presentes, com exceção dos momentos em que agentes estavam no espaço, é notável que para o usuário contínuo a venda no trem é frequente e esperada, os ambulantes fazem parte da dinâmica de viagem.

Como desviantes das regras, os atores envolvidos recorrem a estratégias diferentes de sobrevivência que podem ser interpretadas de maneiras diferentes. O lugar compartilhado com os pedintes de desviantes perante a autoridade é

interpretado pelo passageiro segundo suas estratégias passíveis de discursos que reforcem as intencionalidades e que toquem moralidades diferentes entre pedir e vender.

Contudo, a CPTM ao lutar pela implementação de suas regras pondera o papel dos passageiros de serem vigilantes cooperantes de sua política. Talvez, os passageiros se colocados a pensar nessa política não a aceitassem, de modo que, a luta pela apropriação do espaço, bem como as regras poderiam ser questionada. Quanto a tentativa de reificação da regra via aviso ao público da mensagem da CPTM que impulsionou essa pesquisa, nota-se um fato interessante - não mais ouvi desde janeiro de 2014.

REFERÊNCIAS

- AGUIAR, Ana Lúcia de Oliveira . **Entre o comércio informal e as margens do ilegal**: Práticas de trabalho na rua 25 de março. 2013, 210 p. Tese de mestrado. Pós graduação em ciências sociais da Universidade Federal de São Paulo. Guarulhos, 26 de Agosto de 2013.
- AUGÉ, Marc. **Não Lugares**: Introdução a uma antropologia da sobremodernidade. Lisboa: 90 Graus 2005, p. 07-96.
- BECKER, Howard. “De que lado estamos?”. **Uma teoria da Ação coletiva**. Rio de Janeiro: Zahar, 1977, p.122-136.
- _____. Outsiders: **Estudos de sociologia do desvio**. Rio de Janeiro: Zahar, 2008.
- BOURDIEU, Pierre. **O Senso Prático**, Rio de Janeiro: Vozes, 2009, p. 133-226.
- BRESCIANI, Maria Stella Martins. **Londres e Paris no século XIX**: o espetáculo da pobreza. São Paulo: Brasiliense, 2004.
- CALDEIRA, Teresa P. R. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000, p. 211-300.
- _____. Trabalhadores e bandidos: identidade e discriminação. **A máquina e a revolta**. São Paulo: Ed. Brasiliense, 1985, p. 132-172.
- CERTEAU, Michel. **A invenção do Cotidiano**. A arte de fazer. 12ª Edição. Petropolis: Vozes, 1994, p. 91-117 e p.169-215.
- DUMONT, Louis. “Genese, I: do Indivíduo-fora-do-mundo ao Indivíduo-no-mundo”. **O Individualismo**: uma perspectiva antropológica da ideologia moderna. Rio de Janeiro, Rocco, 1985, p. 35-71.
- DURKHEIM, Emile. **As regras do método sociológico**. São Paulo, Ed. Martin Claret, 2002.
- ELIAS, Norbert; SCOTSON, John L. Introdução. **Ensaio teórico sobre as relações estabelecidos-outsiders**: Sociologia das relações de poder a partir de uma pequena comunidade. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.
- FERRARA, Lucrécia D`aléssio. Cidade Imagem Leitura. **Ver a cidade**. São Paulo: Nobel, 1988.
- FOUCAULT, Michel. **Microfísica do poder**. Rio de Janeiro: Graal, 2001. p. 179-191.
- _____. Os recursos para o bom adestramento; Ilegalidade e delinquência. **Vigiar e punir**: história da violência nas prisões. Petrópolis: Vozes, 1999.
- FRÚGOLI, Heitor. **Centralidade em São Paulo**: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole. São Paulo: Cortez/ Edusp/ Fapesp, 2000. p. 69-103.

_____. Espaços da cidade e atores sociais das ruas. **Espaços públicos e Interação social**. São Paulo: Marco Zero, 1995.

GEERTZ, Clifford. **Interpretação das culturas**. Rio de Janeiro, Zahar, 1978.

GOFFMAN, Erving. **A Representação do Eu na Vida Cotidiano**. Editora Vozes, 1985.

_____. As características das instituições totais; Introdução; O mundo do internado. **Manicômios, prisões e conventos**. São Paulo: Perspectiva, 1999. p.07-99.

HUGO, Victor. **Os miseráveis**. São Paulo: FTD, 1ª edição, 2001.

LEACH, Edmund R. A diversidade na antropologia; O meu tipo de antropologia. **A diversidade da antropologia**. Lisboa, Edições 70, 1982.

MAGNANI, J. Guilherme; TORRES, Lilian (Orgs). Quando o campo é a cidade, fazendo antropologia na metrópole. **Na metrópole: textos de antropologia urbana**, São Paulo: Edusp/Fapesp. 2000.

MAUSS, Marcel. Ensaio sobre a dádiva. **Sociologia e Antropologia**. São Paulo: Cosacnaify, 2003, p.183-314

MILLS, Charles Wright. Sobre o artesanato intelectual. **Sobre o artesanato intelectual e outros ensaios**. Rio de Janeiro: Zahar, 2009, p.21-95.

MISSE, Michel. Sobre uma sociabilidade violenta. **Crime e violência no Brasil contemporâneo: estudos de sociologia do crime e da violência urbana**. Rio de Janeiro: Lumen Juris Ed., 2011, p. 251-267.

PERALVA, Angelina. **Violência e democracia: o paradoxo brasileiro**. São Paulo: Paz e Terra, 2000, p. 17-127.

PIRES, Lenin. **Esculhamba mas não esculacha!** Uma etnografia dos usos urbanos dos trens da central do Brasil. 2011, 171p. Tese de mestrado. Pós graduação em antropologia na Universidade Federal Fluminense. Niterói.

RABOSSI, Fernando. **Nas ruas de ciudad del este: vidas e vendas num mercado de fronteira**. Tese de doutorado. Pós graduação em antropologia social, Museu Nacional, Universidade Federal de São Paulo. Rio de Janeiro, dezembro de 2004.

SANTOS, Milton. **Pobreza Urbana**. 2ª Edição. São Paulo: Hucitec, 1979.

SIMMEL, Georg. A metrópole e a vida mental. In VELHO, Otávio Guilherme (Org.). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 2ª Edição, 1973, p. 11 – 25.

_____. A natureza sociológica do conflito. In. FILHO, E. M. (Org.) **Simmel**. São Paulo: Ática. 1983, p. 122-134.

VANDENBERGHE, Frédéric. **As sociologias de Georg Simmel**. Bauru, São Paulo: Edusc, 2005.

VELHO, Gilberto e KUSCHNIR, Marina. **Pesquisas Urbanas: Desafios do trabalho antropológico**, Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2003, p. 07-42.

_____. **Desvio e divergência: Uma crítica da patologia social**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2003, p. 07-34.

_____. **Individualismo e Cultura: Notas para uma antropologia da sociedade contemporânea**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2008, p. 122-134.

_____. Observando o Familiar. In: NUNES, Edson de Oliveira. **A Aventura Sociológica**. Rio de Janeiro, Zahar, 1978.

WEBER, Max. A objetividade do conhecimento na ciência política e na ciência social. In: OLIVEIRA, Paulo de Sales (Org.). **Metodologia das ciências humanas**. 2ª Edição. São Paulo: Hucitec/ Unesp, 1998, p.107-154.

WIEVIORKA, Michel. 1.Violence and conflict. **Violence: a new approach**. Londres: Sage Publications, 2009, p. 9-26.

COSTA, A. T. Violências e conflitos intersubjetivos no Brasil contemporâneo. **Caderno CRH**, Salvador, v. 24, n. 62, Maio/Ago. 2011, p. 353-365.

FONSECA, Claudia. Quando cada caso não é um caso. **Revista Brasileira de Educação**, nº10, 1999. Disponível em: <<http://educa.fcc.org.br/pdf/rbedu/n10/n10a05.pdf>> Acesso em: 29 de outubro de 2012.

ITIKAWA, Luciana. Vulnerabilidades do trabalho informal de rua: Violência, corrupção, e clientelismo. **São Paulo em Perspectiva**. Volume 20, nº1, 2006, p.136-147. Disponível em: <http://produtos.seade.gov.br/produtos/spp/v20n01/v20n01_10.pdf> Acesso em: Março de 2013.

MAGNANI, José Guilherme. Da periferia ao centro: pedaços e trajetos. **Revista de Antropologia**, São Paulo, USP, v.35, 1992.

_____. De perto e de dentro: Notas para uma etnografia Urbana. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, Volume 17, nº49, Junho de 2002. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rbcsoc/v17n49/a02v1749.pdf>> Acesso em: 05 março de 2013.

MISSE, Michel. Mercados ilegais, redes de proteção e organização local do crime no Rio de Janeiro. **Estudos Avançados**, São Paulo, vol. 21, n. 61, 2007, pp. 139-157 Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ea/v21n61/a10v2161.pdf>> Acesso em: 13 de maio de 2013.

NEVES, Delma Pessanha. Os miseráveis e a ocupação dos espaços públicos. **Caderno CRH**, Salvador, n.30/31, p.111-134, jan/dez,1999. Disponível em: <<http://www.cadernocrh.ufba.br/viewarticle.php?id=235>>. Acesso em: 23 de junho de 2013.

PEIRANO, Mariza. A favor da etnografia. **Cadernos NAUI**, serie antropologia. Brasília, 1992. Disponível em: <http://nauui.ufsc.br/files/2010/09/Peirano_a-favor-da-etnografia.pdf> Acesso em: 29 de Outubro de 2012.

PERALVA, Angelina. Democracia, violência e modernização por baixo. **Revista Lua Nova**, São Paulo:Cedec, n. 40/41, 1997. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ln/n40-41/a10n4041.pdf>> Acesso em: 20 de março de 2014.

_____. **Violência brasileira**: Entre crescimento da igualdade e fragilidade institucional. Disponível em: <<http://davidleolevisky.com.br/livros/livros/adolescencia%20e%20violencia%20a%20E7%20F5es%20comunit%20E1rias%20na%20prevencao/Viol%20EAnca%20brasileira%20%20-%20Angelina%20peralva.pdf>> Acesso em: 20 de março de 2014.

POCHMANN, Marcio et. al. **Mapa do trabalho informal**: Perfil socioeconomico dos trabalhadores informais na cidade de São Paulo, São Paulo: Fundação Perseu Abramo. Disponível em: <http://fpabramo.org.br/uploads/mapa_do_trabalho_informal.pdf> Acesso em: 20 de maio de 2013.

POE, Edgar Allan. **O homem da multidão**. Conto disponível em: <http://www.gargantadaserpente.com/coral/contos/apoe_homem.shtml>. Acesso em: 06 fevereiro de 2013

SAHLINS, Marshall. O “pessimismo sentimental” e a experiência etnográfica: por que a cultura não é um “objeto em via de extinção” (Parte I e II). **Revista Mana**, 1997. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/mana/v3n1/2455.pdf>> Acesso em: 15 de abril de 2013.

SILVA, Anderson Moraes de Castro. “Super-Via”: Transportando preconceitos (in) criminando os excluídos. Pensamento Plural, **Revista científica Ufpel**, n.2, Pelotas. Disponível em: <<http://periodicos.ufpel.edu.br/ojs2/index.php/pensamentoplural/article/view/3754>> Acesso em: 20 de março de 2014.

ANDAR, Natalie. Proibição de comércio em trem causa protesto. **O Estado de S. Paulo**. São Paulo, 07 de agosto de 1997, Caderno 5, Cidades, p. 37.

MANSO, Buno Paes. Liminar pede segurança a passageiro de Trem. **O Estado de S. Paulo**. São Paulo, 18 de Julho de 1996, Caderno 5, Cidades, p. 27.

São Paulo Reclama. **O Estado de S. Paulo**. São Paulo, 12 de fevereiro de 1994, Caderno 2, Cidades, Carta 3.855, p. 14.

UCHÔA, Marco. Comércio em trens paulistanos atrai vendedores de outros estados. **O Estado de S. Paulo**. São Paulo, 04 de abril de 1992, Caderno 2, Cidades, p. 18.

BRASIL. DECRETO n ° 1.832, de 04 de março de 1996. Disponível em: <<http://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/112337/decreto-1832-96>>. Acesso em: 27 de fevereiro de 2014.

O GRANDE BAZAR. Licínio Azevedo. Moçambique: Ebanó Multimídia, 2006. Exibição na mostra de cinema dos países de língua portuguesa da Universidade Federal de São Paulo/Unifesp. Drama, 56 min. Português, Legenda Português.

OS MISERÁVEIS. Bille August, Sarah Radclyffe e James Gorman. Sony Picture, 1998. Baseado na obra de Victor Hugo. Drama, 144 min. Estados Unidos, legenda Português.

QUANTO VALE OU É POR QUILO? Sérgio Bianchi, 2005. Drama, 110 min. Brasil, português.

Disque denúncia. Disponível em: <http://www.cptm.sp.gov.br/e_seguranca/disque_denuncia.asp> Acesso em: 10 de dezembro de 2013.

EDINGER, Cláudio. **Estação da Luz**. 2004. Negativo 10 x 12.5 cm. Exposição e livro Minha estranha cidade linda. Disponível em: <<http://www.photochannel.com.br/index.php/exposicao/homenagem-a-sp-tem-fotos-de-claudio-edinger/>> Acesso em: 20 de Agosto de 2013

LUÍS, Pedro. **Miséria S.A.** Interprete: O RAPPÁ. In: Rappa Mundi. Rio de Janeiro: Warner Music, 1996. 1 Cd. Faixa 2. 04"02'.

NATUREZA, Sérgio; LENINE. **Oia o rappa**. Interprete: O RAPPÁ. In: Rappa Mundi. Rio de Janeiro: Warner Music, 1996. 1 Cd. Faixa 13. 05"59'.

CHAO, Manu. **Clandestino**. In: Clandestino esperando la ultima ola. Virgin Records, 1998. 1 Cd. Faixa 1. 02"30'.

4ª Mostra São Paulo de fotografia. Exposição "São Paulo, minha estranha cidade linda" fotos de Claudio Edinger, 2013. Disponível em <<http://www.guiasaopaulo24horas.com.br/exposicao-sao-paulo-minha-estranha-cidade-linda-com-fotografias-de-claudio-edinger/>> Acesso em: 10 de dezembro de 2013.

COMPANHIA METROPOLITANA DE SÃO PAULO. Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/>> Acesso em: 12 de março de 2014.

COMPANHIA PAULISTA DE TRENS METROPOLITANOS. Disponível em: <<http://www.cptm.sp.gov.br/>> Acesso em: 12 de março de 2014.

EMPRESA METROPOLITANA DE TRANSPORTES URBANOS DE SÃO PAULO
Disponível em: <<http://www.emtu.sp.gov.br/emtu/institucional/quem-somos.fss>>
Acesso em: 05 de fevereiro de 2014.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. Disponível em:
<<http://www.saopaulo.sp.gov.br/>> Acesso em: 12 de março de 2014.

Notícias sobre a exposição. Disponível em :
<<http://www.photochannel.com.br/index.php/exposicao/homenagem-a-sp-tem-fotos-de-claudio-edinger/>> Acesso em: 10 de dezembro de 2013.

O RAPPÁ. Disponível em: <<http://www.orappa.com.br/>> Acesso em: 04 de junho de 2014.

SÃO PAULO TRANSPORTE S.A. Disponível em:
<http://www.sptrans.com.br/a_sptrans> Acesso em: 12 de março de 2014.

ANEXO B – REGULAMENTO DE VIAGEM



REGULAMENTO DE VIAGEM NOS TRENS METROPOLITANOS




FINALIDADE

Para maior conforto e segurança dos usuários e empregados da CPTM, foi elaborado este REGULAMENTO DE VIAGEM NOS TRENS METROPOLITANOS, contendo informações sobre os serviços prestados pela CPTM e seus equipamentos.


ELEVADORES

Os elevadores preferencialmente são destinados a usuários com restrição de mobilidade, pessoas com deficiência (PCD), idosos, gestantes, adultos com criança de colo ou carrinho de bebê. Para utilizá-los, solicite sempre o auxílio de um empregado da estação.


ATENDIMENTO AO USUÁRIO

Para obter informações sobre o Sistema de Trens Metropolitanos e suas integrações, ligue gratuitamente para 0800-055-0121, atendimento 24 horas.
Sua comunicação com a CPTM pode ser feita:

- Pessoalmente, com os empregados da estação ou nos Postos de Atendimento ao Usuário.
- Pelos correios, no endereço: Rua Boa Vista, nº185-São Paulo, CEP: 01014-001.
- Por correio eletrônico: usuario@cptm.sp.gov.br.
- Através do site: www.cptm.sp.gov.br no ícone Fale Conosco.
- Pelo twitter: www.twitter.com/cptm.official.
- Pelo facebook: www.facebook.com/cptm.fanpage.


SEGURANÇA

Em caso de ocorrência de anormalidade no sistema, mantenha a calma e oriente-se pelas sinalizações visuais e sonoras (avisos públicos emitidos através do sistema de som dos trens e das estações). Durante as viagens procure manter bolsas, sacolas e mochilas à frente do corpo. Em horários de pouco movimento embarque preferencialmente nos primeiros carros do trem.
Nas passagens em nível obedeça às sinalizações visuais e sonoras, bem como às orientações de empregados. Em caso de dúvida, consulte um empregado da CPTM.


NA PLATAFORMA

- Cuidado com o vão entre o trem e a plataforma.
- Procure ficar nos locais mais livres, dando a preferência ao desembarque e facilitando o embarque.
- Embarque primeiramente as crianças, segurando-as firmemente pelas mãos.
- Não entre ou ultrapasse o limite além das extremidades das plataformas.
- Não é permitido o acesso às plataformas pela via.
- Aguarde a chegada do trem e a abertura de suas portas antes da faixa amarela de segurança, demarcada no piso.
- Nunca desça na via para pegar objetos. Solicite a ajuda de um empregado da estação.
- As duas primeiras portas do trem são preferencialmente utilizadas para o embarque de pessoas com deficiência (PCD) ou com mobilidade reduzida.


OBJETOS E DOCUMENTOS PERDIDOS

Os objetos e documentos encontrados na CPTM são encaminhados ao Posto Central de Objetos Achados e Perdidos, na Estação Palmeiras - Barra Funda, onde poderão ser retirados durante o prazo de 60 (sessenta) dias, a contar da data de encaminhamento.
Procure informações sobre os dias e horários de funcionamento junto aos empregados da estação ou ligue para o Serviço de Atendimento ao Usuário: 0800-055-0121 ou pelo site www.cptm.sp.gov.br.


ACESSOS

Para entrar nas estações e sair delas, utilize os acessos regulamentares, orientando-se pela sinalização visual.
Aos sábados, a partir das 14h00, e aos domingos e feriados, durante todo o dia, é permitido o acesso aos trens para ciclistas e respectivas bicicletas com embarque sempre no último carro. (Conheça o Regulamento do Programa Ciclista Cidadão, fixado em todos os trens, nas estações ou pelo site: www.cptm.sp.gov.br)


NO TREM

- Deixe livres as regiões das portas, para facilitar o embarque e o desembarque.
- As portas são automáticas e podem prender o seu corpo, as suas bagagens e causar acidentes graves.
- Ao toque da campainha, não entre e nem saia do trem.
- Não impeça a abertura ou o fechamento das portas.
- Oriente-se pela sinalização interna dos carros.
- Entre no trem e saia dele pelo lado direito da porta.
- Respeite os assentos e espaços preferenciais.


OUIDORIA CPTM

Atendimento telefônico: 3293-4529 ou se preferir pessoalmente na Rua Boa Vista, 185-7º andar, bloco A - Centro de São Paulo - CEP: 01014-001. Também pelo e-mail: ouidoria@cptm.sp.gov.br.


ENTRADA LIVRE

Atendendo a legislação vigente, a CPTM proporciona o acesso gratuito de:

- Crianças com idade inferior a 6 anos;
- Pessoas com idade igual ou superior a 65 anos, devidamente documentadas;
- Pessoas portadoras de deficiência, devidamente credenciadas;
- Pessoas desempregadas, devidamente credenciadas (conforme decreto nº32.144, de 14/08/1990);
- Policiais militares e GCM (Guarda Civil Metropolitana do Município de São Paulo), quando fardados.


HORÁRIO

O funcionamento da CPTM é das 4h à meia noite, diariamente. Aos sábados, o serviço é estendido até a 1h, unicamente no sentido do centro de São Paulo para os Bairros e Municípios da Região Metropolitana. Na linha 9, o horário é estendido nos dois sentidos.


DISQUE DENÚNCIA - SMS

O usuário que presenciar qualquer tipo de irregularidade ou delito nas dependências da CPTM pode denunciar o fato diretamente a central de monitoramento da segurança por meio de mensagem enviada por telefone celular (SMS). O serviço garante o anonimato do denunciante, proporciona maior agilidade na denúncia e atende 24 horas por dia pelo telefone 97150-4949.


ESCADAS ROLANTES

Permaneça sempre em pé, afastado das laterais e segurando-se nos corrimãos. Segure firmemente as crianças, não permitindo que elas recolham objetos caídos, nem se sentem nos degraus. Deixe o lado esquerdo livre.
Nunca arraste objetos sobre os degraus e tome cuidado para não prender cadarços, barras de calças, saias, sandálias e calçados de borracha.


BILHETES E CARTÕES

Para a sua tranquilidade e segurança, compre bilhete ou cartões de acesso ao sistema com antecedência e somente nas bilheteria da CPTM e postos credenciados.
Os bilhetes ou cartões de acesso gratuito são de uso pessoal e intransferível e serão apreendidos se utilizados por terceiros.
Conservar seu bilhete ou cartão. Bilhete amassado, rasgado, molhado ou colocado perto de ímãs (fechos de bolsas, chaveiros com alarme, celulares, etc.) perde sua validade.


É PROIBIDO NAS DEPENDÊNCIAS DA CPTM:

- Fumar no interior dos trens, plataformas e estações;
- Pedir esmolas;
- Fazer uso de bebidas alcoólicas ou de substâncias tóxicas no interior dos trens, plataformas e estações;
- A presença de pessoas embriagadas ou intoxicadas por álcool ou outras substâncias tóxicas;
- Comercializar ou distribuir mercadorias ou impressos, inclusive nos acessos e entorno da estação.
- A presença de crianças com idade inferior a 6 anos desacompanhadas de pessoas responsáveis pela sua segurança;
- Aliciar usuários para oferecer serviços;
- Transportar volumes com dimensões superiores a 150 x 60 x 30 centímetros ou que causem risco ou transtorno aos demais usuários;
- Transportar materiais inflamáveis, explosivos (botões de gás), radioativos, corrosivos, tóxicos, que exalem mau odor ou bio-contagiosos;
- Acionar, desnecessariamente, alarmes, dispositivos de segurança e equipamentos;
- Danificar, sujar, escrever, pichar e desenhar nas paredes, muros, passarelas e equipamentos;
- Transportar animais, exceto cão-guia devidamente autorizado para acompanhar usuário portador de deficiência visual;
- Andar de bicicleta, "skate", patins ou similares;
- Viajar em lugar não destinado aos usuários;
- Afixar cartazes, exceto com autorização prévia;
- Portar armas sem a devida autorização legal;
- Viajar sem dispor de recursos para pagar o bilhete (art. 176 do Código Penal);
- Fazer pregação religiosa ou política, apregoar ou cantar;
- Ligar rádios ou outros aparelhos sonoros ou tocar instrumentos musicais que causem incômodo ou desconforto aos demais usuários;
- Impedir o fechamento das portas do trem, retardando a partida;
- Sentar no chão dos trens ou das estações.

Os usuários infratores estarão sujeitos à perda do direito de viagem e às penalidades na forma da lei.


ESCADAS FIXAS

Não corra nas escadas, principalmente em dias de chuva. Evite colisões e quedas, utilizando preferencialmente o lado direito da escada.


TRANSFERÊNCIAS

- A transferência entre as linhas da CPTM é livre e pode ser feita nas estações: Brás, Luz, Palmeiras-Barra Funda, Osasco, Presidente Altino, Calmon Viana e Tatuapé, até a meia noite. Em caso de dúvidas, solicite orientação ao empregado da estação.
- A transferência livre entre a CPTM e o Metrô pode ser feita nas estações Brás, Luz, Palmeiras-Barra Funda, Santo Amaro e Tamanduateí.
- A transferência livre entre a CPTM e a ViaQuatro-Amarela pode ser feita nas estações Luz e Pinheiros.


ATENDIMENTO PREFERENCIAL

- A lei Federal nº10.048, de 14-11-2000, garante o atendimento preferencial às pessoas com deficiência (PCD), idosos com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, gestantes e pessoas acompanhadas por crianças de colo.




Fonte: <http://www.cptm.sp.gov.br/E_DOWNLOADS/Regulamento_Viagem_Agosto_2013.pdf>
Acesso em: 10 de dezembro de 2013.

ANEXO C – MENSAGEM PRESCRITIVA



Fonte: <<http://erradoquetacerto.wordpress.com/category/cronicas-sobre-transporte/>> Acesso em: 10 dezembro de 2013.

ANEXO D – MENSAGEM PROIBITIVA

É proibido fumar neste local.
Smoking prohibited in this area.



Para informar o descumprimento da lei, ligue 0800 771 3541 ou acesse www.leiantifumo.sp.gov.br Lei Estadual 13.541 de 07 de maio de 2009.
To report violation of the law, call 0800 771 3541 or access site www.leiantifumo.sp.gov.br State Law 13.541 of may, 07, 2009.

Fonte: <<http://osdesbocados.wordpress.com/>> Acesso em: 10 dezembro de 2013.

ANEXO E – MENSAGEM INFORMATIVA

Fonte: <<http://cptmemfoco.blogspot.com.br/2011/05/taxi-na-estacao-funciona-em-32-estacoes.html>>
Acesso em 10 dezembro de 2013.

ANEXO F – BARATAS E ARRASTÕES NOS TRENS

■ Carta nº 3.855

Baratas e arrastões nos trens

Os trens da CBTU estão cheios de baratas de todos os tipos. E a falta de segurança é total, a começar pela manutenção dos carros. Alguns têm buracos no assoalho e a grande maioria têm portas que não fecham, ou que não abrem. Faltam vidros e a iluminação é precária. Os assaltos correm solto, chegaram ao cúmulo de juntar 15 ou 20 elementos a promoverem arrastão nos vagões, além de jogarem pessoas para fora do trem em movimento. É evidente que vão dizer que grande parte da culpa é da manutenção e dos usuários. Sem dúvida. Mas para que serve a Polícia Ferroviária Federal? Será que a única função desses policiais é ficar batendo papo nas estações a passar o dia perseguindo ambulantes só para mostrar serviço? Experimentem tomar um trem após às 21 horas, ou aguardá-lo em uma das estações. Peço providências urgentes. Marco Antonio Ferreira — Mogi das Cruzes

A CBTU responde:

"Nossas composições são detetizadas a cada três meses. Quanto ao aparecimento de baratas, presume-se que a causa seja a comercialização de alimentos na parte interior das composições em tráfego, cujos detritos são deixados pelos próprios usuários. Quanto ao estado geral das composições, a CBTU já obteve financiamento, no Banco Mundial, para a melhoria do sistema em São Paulo. Em



1993, foram entregues aos usuários da Zona Leste 18 carros modernizados da série GE-400. Além de novo visual, eles têm bancos, pisos, janelas e mecanismos de porta novos, e todo o seu equipamento elétrico e motores foram substituídos, para melhor desempenho em tráfego. Em setembro de 1993, o então ministro dos Transportes, Alberto Goldman, assinou em solenidade pública o contrato de modernização de mais 12 trens-unidade-elétricos da série 400, entre outros contratos para melhorias do nosso transporte. Esses contratos fazem parte do Plano de Modernização do Subúrbio em São Paulo, que conta com recursos da ordem de US\$ 281 milhões. A médio prazo, o resultado das obras já iniciadas e futuras se fará sentir. Infelizmente, não temos como impedir que a violência que se encontra nas ruas venha para dentro do nosso sistema, mas estamos trabalhando no sentido de minorar o problema pela construção de um muro de concreto armado (resistência passiva) em toda a extensão das nossas linhas, e da contratação, já realizada, de empresas especializadas para reforçar o policiamento. Isso além de, periodicamente, solicitarmos apoio às Polícias Civil e Militar para combate conjunto à delinqüência em nossos trens e estações. Os vendedores ambulantes, além de favorecerem a sujeira dentro dos trens e praticarem um comércio ilegal, ocupam o espaço de três passageiros e sistematicamente seguram as portas das composições, danificando seu dispositivo de fechamento, além de muitos serem membros informantes de quadrilhas. Essa a razão de nosso combate à esse tipo de comércio."

ANEXO H – MARRETEIROS TÊM GÍRIA PRÓPRIA

MARRETAGEM



Sergio Amara/AE

Ponto bom

O carioca Cosme Sangue Bom da Silva: isqueiros e biscoitos seis meses por ano

Comércio em trens paulistanos atrai vendedores de outros Estados

Os vagões da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) já começaram a atrair vendedores ambulantes de outros Estados. Cosme Sangue Bom da Silva, de 19 anos, dispara suas gírias cariocas para anunciar isqueiros, biscoitos e tudo o que aparecer. Sua família está no Rio e ele faz o seguinte revezamento: fica seis meses nos vagões de São Paulo e retorna em seguida para sua casa, no bairro de São Cristóvão.

A rotina já dura dois anos. Ele pega cerca de 20 trens por dia e consegue apurar no final do mês cerca de Crs 200 mil. Fica orgulhoso quando seus clientes o chamam pelo nome. "Aqui realmente é o paraíso das compras e não pretendo abandonar a cidade", comenta.

Cabidos — Como ele, o também carioca Denilson Maradona dos Santos, de 19 anos, aproveita a disposição de consumo dos paulistanos para vender cabides durante as viagens. "As pessoas compram tudo e chegam a fazer encomendas", afirma.

O estudante Marcelo Aguiar, de 15 anos, adotou uma nova moeda para vender revistas e jornais: vale transporte e passes de ônibus e metrô. "Faço qualquer negócio",

afirma.

Para escapar dos fiscais, os ambulantes precisam treinar. Isso significa ter domínio das pernas no balanço do trem e durante as curvas, assim como a rapidez necessária para escapar dos funcionários da CBTU. "Posso trabalhar em qualquer circo como malaba-

rista", brinca Marcelo Augusto Fonseca, de 17 anos. Durante suas vendas nos trens, ele carrega nas costas uma sacola com aproximadamente 30 quilos de biscoitos e balas.

Os produtos que pretende vender rapidamente são arrumados na cintura com a ajuda de barbante. "Não adianta ser apenas um vendedor comum", ensina.

A secretária Anna Esteves Brinco, de 21 anos, fica apavorada quando algum vendedor se aproxima. "Finjo que estou dormindo pois é muito chato ser incomodada".

Como uma loja — Uma coisa é certa: todos os serviços que as lojas de shoppings centers oferecem podem ser encontrados nos vagões da CBTU. Não é exagero. As peças de lingerie, por exemplo, são vendidas discretamente. Nesses casos, o vendedor se aproxima do freguês, abre a sacola pesada e vai tirando aos poucos as calcinhas e sutiãs, sempre com a voz em tom baixo.

"Esta é rendada e de qualidade", sussura o vendedor Carlos Gomes Menezes, cinco anos de vagão, para a faxineira Dalva Maria de Alencar, de 35 anos, interessada numa peça. O sistema ferroviário não para e os vendedores também não. (Marco Uchoa)

Marreteiros têm gíria própria

Os ambulantes ferroviários têm expressões próprias. A seguir as palavras mais usadas:

- **Zóio de lula** — vendedor iniciante.
- **Embaço** — pessoa que trabalha esporadicamente nos vagões.
- **Estouro** — sinônimo de boa venda.
- **Prego** — pessoa que não compra.
- **Pente** — pessoa chata que reclama da atuação dos ambulantes.
- **Viradouro** — viajar e descer a cada duas ou três estações.

QUINTA-FEIRA, 18 DE JULHO DE 1995

CIDADES
TRANSPORTE

O ESTADO DE S. PAULO - 4

Liminar pede segurança a passageiro de trem

Se for concedida, viagens não poderão trilhar com portas abertas e lotação acima da permitida

BRUNO PAES MANSO
Especial para o Estado

O promotor de Justiça de Ciudadania, Fernando Capex, entrou ontem com pedido de liminar no Tribunal de Justiça para obrigar a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) a transportar os passageiros com segurança.

Ainda na manhã de ontem, as quatro estações entre Perys e Piratiba, que estavam paralisadas desde domingo devido ao descarrilamento de um trem, voltaram a funcionar normalmente.

Caso a liminar seja concedida pela Justiça, no dia seguinte a CPTM ficará impedida de transportar pessoas dependuradas nas vagas. Os trens não poderão andar de portas abertas e com lotação acima da permitida.

Será proibido também o comércio-ambulante no interior das estações e dos trens, sob pena de multa no valor de R\$ 100 mil a cada dia que a determinação for descumprida.

Capex acredita que a resposta do Tribunal deve ser dada no início da semana que vem. Ele afirmou que as provas sobre a falta de segurança existem em abundância e a própria CPTM já havia admitido o problema.

O Estado teve acesso às provas recolhidas pelo promotor. Uma delas é um relatório interno da CPTM, número 015/95-PR, do dia 1º de novembro de 1995, no qual a empresa admite que os passagei-



Sufista ferroviário morre sobre vago: acidentes são cada vez mais frequentes, segundo funcionários

ros dos trens correm riscos de vida diariamente.

Além disso, foram colhidos depoimentos de guardas ferroviários, passageiros, parentes de vítimas, recortes de jornais com reportagens sobre o assunto e mais de 50 fotos de pessoas acidentadas.

A direção da CPTM informou que não vai se manifestar sobre o assunto enquanto a questão estiver sob análise judicial.

ACIDENTES MATARAM 160 PESSOAS EM 1995

Segundo o promotor, 620 acidentes ocorreram em 1995 envolvendo passageiros e surfistas de trem, com 160 mortes.

O número total de acidentes deste ano ainda não foi divulgado. Em depoimento ao Ministério Público, no entanto, o guarda ferroviário E.P.S. disse que, só na região de Mauá, que abrange 20% de todo o sistema de trens, houve 56 acidentes desde janeiro, 70% deles com mortes. "As



Fernando Capex: relatório da própria empresa reconhece riscos

FRASES

“Meu filho estava indo para o trabalho, caiu do trem, teve fratura no crânio e morreu.”
Maria Cândida de Silva, mãe de Lambriul Cândido de Silva, que morreu aos 22 anos, no dia 16 de fevereiro

“Os acidentes nos linhas ocorrem em média uma vez por dia e, geralmente, são fatais.”
E.C., guarda ferroviário de Mauá

“É comum ver passageiros andando sobre os vagões sem que a administração tome providências.”
Maria de Lourdes de Paula

“A superlotação dos trens a falta de manutenção das portas representam risco de vida para surfistas e passageiros.”
Concluiu o relatório interno CPTM

ANEXO J – O RAPPA: ÓIA O RAPA

Tremenda correria
Some com a mercadoria

Sujou, sujou, sujou, rapaziada
É penalty, é penalty
Os home tão na área
Levaram, levaram
Levaram na mão grande
É grande, é grande, é grande a confusão

É um armário esse negão
Derruba o tabuleiro
Mais parece um caminhão
Derruba o tabuleiro

Que barra pesada
Os cara tão aí
E a tal turma do rappa
Rapadura de engolir
Que barra pesada
Os cara tão aí
E a tal turma do rapa
Vai ser dura de engolir

Batida, batida
Não tem colhé de chá
Batida, batida
Não dá nem pra trampá
Batida, batida
Não tem colhé de chá
Que bode de vida
Não dá nem pra trampá
Composição: Lenine e Sergio Natureza