

## **Trajetórias urbanas: fios de uma descrição da cidade<sup>1</sup>**

Vera da Silva Telles

Universidade de São Paulo – Depto. de Sociologia

### **Introdução**

Como outras grandes cidades, São Paulo vem passando por transformações de fundo. Em uma paisagem urbana muito alterada, ganham forma e evidência tangível as transformações que, nas últimas décadas, afetaram Estado, economia e sociedade. Em seus espaços e artefatos estão cifrados os modos de circulação e distribuição da riqueza (desiguais, mais do que nunca), as mutações do trabalho e das formas de emprego (e as legiões de sobrantes do mercado de trabalho), a revolução tecnológica e os serviços de ponta (e as fortalezas globalizadas da cidade), os grandes equipamentos de consumo e os circuitos de ampliados do mercado (e a privatização de espaços e serviços urbanos). Junto com os intensos deslocamentos inter e intra-urbanos que acompanham as atuais mutações do trabalho e dos espaços urbanos, são transformações que tem alterado tempos, espaços e ritmos da experiência urbana. Alteram-se escalas de distância e proximidade, mudam padrões de mobilidade e acesso aos espaços urbanos e seus serviços, redefinem-se os agenciamentos da vida cotidiana, ao mesmo tempo em que a vida social é atravessada por um crescente universo de ilegalidades, que passa pelos circuitos da também expansiva economia (e cidade) informal, o chamado comércio de bens ilícitos e o tráfico de drogas (e seus fluxos globalizados) com suas sabidas (e mal conhecidas) capilaridades nas redes sociais e práticas urbanas.

É nesse cenário contrastado que crescem a pobreza, o desemprego e a precariedade urbana. Também a violência, quer dizer a morte violenta, morte matada como se diz em linguagem popular. E a tragédia concentra-se nas periferias da cidade. Mas como bem sabemos, todo

---

<sup>1</sup> . Este texto é uma versão resumida de capítulo que compoe o livro “Nas tramas da cidade: trajetórias urbanas e seus

cuidado é pouco quando se trata de lidar com as proximidades da pobreza e criminalidade, sobretudo nesses tempos em que a nossa velha e persistente, nunca superada, criminalização da pobreza vem sendo reatualizada sob formas renovadas, algumas sutis, outras nem tanto, na maior parte dos casos, aberta e declarada. Como nos ensina Alba Zaluar (2004), se quisermos entender alguma coisa do que anda acontecendo, será preciso investigar o modo como se articulam a sedução encantatória do moderno mercado de consumo e o bloqueio de chances promissoras do mercado de trabalho, as práticas ilícitas que atravessam a dita economia (e cidade) informal e os circuitos do tráfico de drogas, com suas capilaridades nas práticas cotidianas e nas tramas da sociabilidade popular.

O fato é que não é lá coisa simples entender o que anda acontecendo por esse lado da cidade de São Paulo (não só nela), pois também aqui, no lado pobre (e expansivo) dessas recomposições, o mundo social está igualmente muito alterado. Ponto e contraponto de uma mesma realidade, os capitais globalizados transbordam as fortalezas globais concentradas no moderníssimo e riquíssimo quadrante sudoeste da cidade, fazem expandir os circuitos do consumo de bens materiais e simbólicos que atingem os mercados de consumo popular. Mesmo nas regiões mais distantes da cidade, os circuitos do mercado e os grandes equipamentos de consumo compõem a paisagem urbana. São fluxos socioeconômicos poderosos que redesenham os espaços urbanos, redefinem as dinâmicas locais, redistribuem bloqueios e possibilidades, criam novas clivagens e afetam a economia doméstica, provocando mudanças importantes nas dinâmicas familiares, nas formas de sociabilidade e redes sociais, nas práticas urbanas e seus circuitos. Por outro lado, ao mesmo tempo e no mesmo passo em que ganha forma a versão brasileira das “metamorfozes da questão social”, os programas sociais se multiplicam pelas periferias a fora e entorno deles vão se proliferando, por todos os cantos, associações ditas comunitárias que tratam de se converter à lógica gestonária do chamado empreendedorismo social, se credenciar como “parceiras” dos poderes públicos locais e disputar recursos junto a fundações privadas (e a chamada filantropia empresarial) e agências multilaterais, isso em interação com miríades de práticas

associativas e ao lado dos movimentos de moradia e suas articulações políticas, partidos e seus agenciamentos locais, as igrejas evangélicas (também proliferantes) e suas comunidades de fiéis e, claro, a quase onipresença de organizações não-governamentais vinculadas a circuitos e redes de natureza diversa e extensão variada. É aí que se vê delinear um mundo social perpassado por toda sorte de ambivalências, entre formas (velhas e novas) de clientelismo e reinvenções políticas, convergências e disputas, práticas solidárias e acertos (ou desacertos) com máfias locais e o tráfico de drogas.

É um feixe de mediações em escalas variadas que desenham um mundo social mil anos luz de distância das imagens de desolação das periferias de trinta anos. Seria mesmo possível fazer um longo inventário de micro-cenas desses territórios atravessados por lógicas e circuitos que transbordam as fronteiras do que é tomado muito freqüentemente como “universo da pobreza”.

Mas é também aqui que se situa o duplo desafio que temos pela frente: a construção de parâmetros críticos implica ao mesmo tempo a construção de parâmetros descritivos para colocar em perspectiva realidades urbanas em mutação. Entre, de um lado, os artefatos da “cidade global” e, de outro, os “pobres” e “excluídos” tipificados como público-alvo de políticas ou programas ditos de inserção social, há todo um entramado social que resta a conhecer, que não cabe em modelos polares de análise pautados pelas noções de dualização social, que escapa às categorias utilizadas para a caracterização da pobreza urbana e que transborda por todos os lados do perímetro estreito dos “pontos críticos” de vulnerabilidade social identificados por indicadores sociais.

De nossa parte, optamos por um percurso exploratório. À distância de explicações gerais sobre a “cidade e sua crise” e também de categorias prévias ou tipificações dos pobres urbanos e excluídos do mercado de trabalho, tentamos ler essas mudanças a partir das trajetórias urbanas de indivíduos e suas famílias. É sob esse prisma que tentamos conhecer algo das tramas sociais que configuram espaços urbanos. A pesquisa está longe de oferecer um panorama geral da cidade e suas transformações recentes, e nem é esse o objetivo. Mas nem por isso essas trajetórias podem ser tomadas como ilustração ou demonstração de algo

já sabido e dito como exclusão social ou segregação urbana. No curso de suas vidas, indivíduos e suas famílias atravessam espaços sociais diversos, transitam entre códigos diferentes, seus percursos passam através de diversas fronteiras e são esses traçados que podem nos informar sobre a tessitura do mundo urbano, seus bloqueios e seus pontos de tensão, mas também os campos de gravitação da experiência urbana nesse cenário tão modificado.

É importante dizer que o estudo das mobilidades urbanas e trajetórias sociais dialoga com uma já clássica linhagem de estudos da sociologia urbana. Desde a Escola de Chicago e seguindo matrizes teóricas diversas, as mobilidades urbanas e as relações entre os deslocamentos espaciais, ocupacionais e habitacionais foram tomadas e assim pesquisadas por muitos como cifra para o entendimento das transformações urbanas, de suas linhas de ruptura e fratura, mas também de recomposições e convergências, processos multifacetados por onde diferenciações sociais vão ganhando forma e materialidade nos espaços das cidades (cf. Grafmayer, 1995; Grafmayer & Joseph, 1994; Grafmayer & Dansereau, 1998; Gribauldi, 1998, 1986). Esse é um prisma de análise que ganha, hoje, no debate contemporâneo, renovado interesse no contexto de transformações que se seguem em ritmo acelerado, alterando tempos e espaços da experiência social, redefinindo práticas e seus circuitos, desestabilizando referências e identidades coletivas, criando outras tantas junto com novas clivagens sociais e outros campos de gravitação da experiência social<sup>2</sup>.

### **Mobilidades urbanas e seus territórios**

A vida urbana é toda ela colocada sob o signo da mobilidade, diz Grafmeyer (1995). E os fluxos migratórios, os deslocamentos espaciais e mobilidades habitacionais, os percursos

---

<sup>2</sup>. Alain Tarrus (1994, 2000), por exemplo, propõe o “paradigma da mobilidade” como perspectiva descritiva e analítica para apreender as tramas de relações sociais urdidas nos pontos de entrecruzamento de mudanças que afetam espaços econômicos, normas sociais e racionalidades políticas. Entre os pesquisadores urbanos, o estudo da mobilidade urbana vem sendo relançado como perspectiva que promete superar muitas das limitações das noções, categorias e parâmetros estabelecidos para medir e caracterizar a segregação urbana, já que transbordados por uma complexidade inédita das realidades que exigem abordagens aptas a captar movimentos e deslocamentos, processos, práticas e o jogo dos atores. Entre outros, ver: Brun, 1993; Levy, 2002; Bonnet & Desjeux, 2000.

ocupacionais e suas inflexões no tempo e no espaço, traduzem na escala dos destinos individuais e coletivos a dinâmica das transformações urbanas.

Mobilidades urbanas: trajetórias habitacionais, percursos ocupacionais e deslocamentos cotidianos nos circuitos que articulam trabalho, moradia e serviços urbanos. Três dimensões entrelaçadas nas trajetórias individuais e familiares. Na definição de Grafmeyer (2005), na ótica dos atores essas formas de mobilidade não são apenas interdependentes, mas sobretudo diversas facetas de um processo único de reorganização das condições de existência. Seus eventos precisam, portanto, ser situados nos tempos e espaços em que as histórias se desenrolam. É por essa via que se deixam ver como pontos de condensação de tramas sociais que articulam histórias singulares e destinações coletivas. Tempos biográficos organizam trajetórias que individualizam histórias de vida, e estão inscritos em práticas situadas em espaços e nos circuitos urbanos que as colocam em fase com tempos sociais e temporalidades urbanas.

Seguir as mobilidades urbanas não é, portanto, a mesma coisa que fazer a cartografia física dos deslocamentos demográficos. Não é tão simplesmente fazer o traçado linear de seus percursos (pontos de partida, pontos de chegada). Tempos biográficos e tempos sociais se articulam na *linha de sucessão* (das genealogias familiares e suas trajetórias), mas também supõem uma *espacialização* demarcada pelas *temporalidades urbanas* corporificadas nos espaços e territórios da cidade<sup>3</sup>. Espaço e tempo estão imbricados em cada *evento de mobilidade*, de tal modo que mais importante do que identificar os pontos de partida e os pontos de chegada, são esses eventos que precisam ser interrogados: pontos críticos, pontos de inflexão, de mudança e também de entrecruzamento com outras histórias – “zonas de turbulência” em torno das quais ou pelas quais são redefinidas (deslocamentos, bifurcações) práticas sociais, agenciamentos cotidianos, destinações coletivas. E são esses eventos que

---

<sup>3</sup>. Como sugere Roncayolo (1997), tempos e cronologias não sincronizadas mas contemporâneos no presente histórico da cidade: o tempo dos assentamentos, das políticas urbanas, das evoluções da economia, da implantação das redes e serviços urbanos, dos operadores políticos, dos urbanistas, etc. Ver também: Lepeti, 1993, 2001.

nos dão a cifra para apreender os campos de força operantes no mundo urbano: a trama das relações, de práticas, conflitos e tensões, enfim a pulsação da vida urbana.

Poderíamos então dizer que as mobilidades urbanas são demarcadas e compassadas por eventos atravessados por *três linhas de intensidade*. A *linha vertical das cronologias* em que os tempos biográficos se sucedem em compasso com o tempo social-histórico: no âmbito interno das famílias, a sucessão das gerações com suas linhas de continuidade e rupturas, heranças familiares transmitidas, redefinidas ou reinterpretadas conforme as mudanças nos agenciamentos e hierarquias internas, mas também as escolhas e projetos que mobilizam os recursos disponíveis em cada configuração social. A *linha horizontal das espacialidades* em que os tempos se efetuam: as práticas urbanas deixam suas marcas no espaço e estas se objetivam, ganham forma e constroem referências que permitem entrecruzamentos com outras histórias, outros percursos, outros eventos que pontilham e constroem a história urbana – não a linha das filiações familiares, mas das comunicações transversais com outros grupos e situações e que fazem conexões com outros pontos de referência do social (e da cidade). Atravessando tudo isso em uma *linha perpendicular*, os eventos políticos que ganham forma e também operam como referências práticas que compõem os territórios urbanos (e suas diferenças internas): a cronologia dos investimentos públicos, os conflitos sociais e suas derivações, práticas de tutela e clientelismo que vêm de muito tempo e que persistem entrelaçadas com as mediações democráticas de representação política, formas de ação coletiva e de solidariedade que se alimentam de fontes diversas e que também vêm de tempos diferentes, aberturas e retrocessos políticos que se sucedem aos calendários eleitorais, etc. Eventos e situações que podem ser tomados como vetores que conectam espaços e territórios no plano de atualidade dos tempos políticos da cidade.

De partida, é preciso dizer que se está aqui se colocando à distância das imagens (e descrições) correntes de uma cidade fragmentada, recortada por enclaves de riqueza, nichos de miséria e territórios de pobreza. Os percursos traçados por indivíduos e famílias nos orientam através de diversas fronteiras, nos indicam as modulações da vida urbana e suas inflexões, suas fissuras, tensões, bloqueios, possibilidades. Se existem fraturas, não derivam

de uma categorização prévia, mas procedem da prospecção desses percursos, das relações que se entrecruzam e se superpõem nas histórias individuais e os modos como estas vão se conjugando nos tempos e espaços em que transcorrem. Nas palavras de Jacques Revel (1998), seguir o traçado das trajetórias urbanas de indivíduos e famílias significa seguir “a multiplicidade dos espaços e dos tempos, a meada das relações nas quais (um destino particular) se inscreve”. É uma abordagem do social que responde a um “programa de análise das condições da experiência social restituídas na sua máxima complexidade”. Enriquecer o real, diz ainda Revel. É um modo de descrever o mundo urbano.

Ao seguir os percursos de indivíduos e famílias, são traçadas as conexões que articulam campos de práticas diversos e fazem a conjugação com outros pontos de referência que conformam o social. Os percursos e seus circuitos fazem, portanto, o traçado de *territórios*, e são esses territórios que interessa reconstituir. É preciso que se diga que estamos aqui trabalhando com uma noção de território que se distancia das noções mais correntes associadas às comunidades de referência. É com um outro plano de referência que estamos aqui trabalhando. Nos eventos biográficos de indivíduos e suas famílias, há sempre o registro de práticas e redes sociais mobilizadas (ou construídas) nos agenciamentos cotidianos da vida, que passam pela relações de proximidade, mas não se reduzem ao seu perímetro. Feitos de práticas e conexões que articulam espaços diversos e dimensões variadas da cidade, os territórios não têm fronteiras fixas e desenham diagramas muito diferenciados de relações conforme as regiões da cidade e os tempos sociais cifrados em seus espaços. São esses circuitos que as trajetórias urbanas permitem apreender e que interessa compreender: a natureza de suas vinculações, mediações e mediadores, agenciamentos da vida cotidiana que operam como condensação de práticas e relações diversas.

É um plano de referência que permite colocar a cidade em perspectiva. No plano dos tempos biográficos, é toda a pulsação da vida urbana que está cifrada nos espaços e circuitos por onde as histórias transcorrem. Na contraposição entre histórias e percursos diversos, são as modulações da cidade (e história urbana) que vão se perfilando nas suas

diferentes configurações de tempo e espaço. E isso remete igualmente ao plano de composição da descrição do mundo urbano.

Lançar mão da noção de território supõe operar com a categoria de espaço. Como se sabe, a categoria de espaço lida com a *simultaneidade* e permite apreender as coisas no plano da *contemporaneidade* que constitui sua espacialização (cf. Benoist & Merlin, 2001). Daí a exigência descritiva, diferente do princípio narrativo do tempo: contar uma história, descrever um espaço. Um trabalho descritivo que escape seja da abstração desencarnada dos números e indicadores, seja da referência exclusiva (e problemática) ao local, espaços ou micro-espaços das “comunidades”. Não se trata de negar a história, muito menos a narrativa daqueles que contam seus percursos e elaboram suas experiências. Trata-se, isso sim, de traçar a *simultaneidade de tempos sociais e de tempos biográficos distintos*. O tempo passado é atualizado em práticas conjugadas no tempo presente, ao mesmo tempo em que estas são redefinidas nos vetores pelos quais operam as atuais transformações do mundo do trabalho e dos espaços da cidade. Simultaneidades que permitem traçar a contemporaneidade entre, de um lado, os que falam, com um tom épico e também nostálgico, dos tempos do emprego farto e dos seus percursos na cidade das promessas dos anos 60/70 e, de outro, as gerações mais novas cujas experiências já não podem ser conjugadas no tempo do progresso e das promessas, ou são conjugadas em um outro jogo de referências tecido entre a dureza do desemprego e do trabalho incerto, a atração encantatória do moderno mercado de consumo, mas também os novos circuitos de sociabilidade tramados na interface das mudanças operantes no mundo do trabalho e na cidade, e seus espaços. Simultaneidade entre a desestabilização dos mundos sociais construídos em torno do trabalho regulado para os que foram afetados em cheio pela reestruturação produtiva e os que, na virada dos tempos, transitam nas suas dobras e constroem outros campos de possibilidade. Simultaneidades de tempos/espaços diferenciados: tempos biográficos e tempo social sedimentados no que hoje é chamada de periferia consolidada com sua serrada trama de relações sociais, e as regiões mais distantes em que a urbanização ainda se faz em ato, conjugada no tempo presente entre as inseguranças e percalços das ocupações de terra, da precariedade urbana e conflitos sociais

pautados por uma truculência cuja desmedida termina por atualizar os tempos de longa duração de nossa história.

Mas se o esforço é traçar as simultaneidades entre situações e percursos, mostrando com isso a contemporaneidade de experiências as mais díspares, então isso significa que as situações descritas em um certo território terão que ser confrontadas com outras em outros lugares. As conjugações entre dimensões diferenciadas do mundo urbano, as conexões entre espaços e territórios distintos, tudo isso arma diagramas diferenciados de relações que definem a particularidade das diferentes situações. Ao confrontar, por exemplo, na região que se estende por trás dos eixos globalizados da cidade de São Paulo, um bairro de assentamento antigo e que foi palco dos movimentos sociais nos anos 1970 e 1980, e uma próxima e contígua favela que surgiu na mesma época, descobrimos aí, nisso que seria o exemplo modelar da “cidade ilegal” de que trata a literatura, um diagrama de relações e situações que não são ou não seriam tão diferentes de outros, não fossem os traçados que fazem uma muito especial junção entre as duras condições da sobrevivência, a reluzente face globalizada da cidade e uma nebulosa de relações das várias ilegalidades de que também é feita a modernidade paulista. Ou então, no também próximo conjunto habitacional construído no início dos anos 1980, os traçados que puxam para outros vetores, campos de gravitação em que operam as práticas velhas e novas do clientelismo local, associações comunitárias, organizações dos movimentos de moradia, máfias locais e ainda os condutos por onde opera o assim chamado Terceiro Setor. Mas também podemos encontrar todas as complicações que podem existir quando esse diagrama de relações, conjugações e conexões é feito de linhas truncadas, outras simplesmente cortadas ou então destruídas, seja pelas circunstâncias do desemprego e do trabalho precário, seja pelo isolamento das formas de moradia ou então pela truculência dos conflitos de terra que acontecem, ainda acontecem, nos pontos extremos da periferia da cidade.

É no confronto entre as diversas situações que, tal como num prisma, a cidade vai se perfilando nos seus focos de tensão, nos seus campos problemáticos. Não a “questão urbana” pois isso suporia uma definição prévia e modelar. Mas as diferentes modulações do mundo urbano em cada uma dessas configurações. Mas é nisso também que a noção de

território pode se mostrar operante. Se é preciso a crítica, é no jogo das comparações que *os parâmetros da crítica podem ser construídos*, evitando, na falta de outro ancoramento, o risco tão presente nos dias atuais de fazer dos “tempos fordistas” um modelo normativo a partir do qual tudo o que vem depois e acontece agora só pode aparecer no registro do vazio (“não tem mais”, “não é mais assim”), quando não temperado pelo lamento nostálgico do que poderia ter sido mas não foi. Mas o vazio não tem potência. A complicação está nas positivities tecidas nas realidade urbanas atuais e que traçam as linhas da atualidade.

O que importa é puxar essas linhas (ao menos algumas, ou o que o fôlego da investigação permitir) e a partir daí tentar apreender o *plano de atualidade* que atravessa as histórias e situações as mais contrastadas. A cidade não dissocia, diz Lepetit, ao contrário faz convergir no mesmo tempo práticas, hábitos, comportamentos e histórias vindas de outros momentos e de espaços diversos. E é feita de cruzamentos<sup>4</sup>. Não se trata de imaginários difusos ou de sociabilidades abstratas. É questão posta na materialidade da cidade, nas suas estruturas e nas redes que articulam espaços e territórios, e que os conectam (mas também separam e bloqueiam) com os centros urbanos ou as várias centralidades em torno das quais gravita a vida urbana, que definem vetores de práticas e deslocamentos cotidianos: não existe cidade sem centros e sub-centros, diz Flávio Villaça, sem eles a cidade se volatilizaria como o gás que sai de uma garrafa, teríamos vilarejos ou comunidade, não uma cidade. Mas é também por isso que, como diz Roncayolo, não haveria sistema urbano “se não houvesse uma infra-estrutura de redes técnicas para suportar as trocas de produtos, de pessoas, de informações, de signos – tudo o que constitui o metabolismo urbano”. Mas estes não podem ser tomados apenas como sendo da ordem das “determinações materiais” da cidade e não se reduzem às delimitações físicas dos espaços urbanos: habitação, serviços urbanos e transportes não compõem tão simplesmente os “contextos gerais” que servem

---

4. Vale a citação completa. A cidade “não dissocia: ao contrário, faz convergirem, num mesmo momento, os fragmentos de espaços e hábitos vindos de diversos momentos do passado. Ela cruza a mudança mais difusa e mais contínua dos comportamentos citadinos com os ritmos mais sincopados da evolução das formas produtivas” [...] “Não se trata de colocar lado a lado as formas e os comportamentos, mas de considerar os atores e as modalidades de apropriação. Assim, a questão das temporalidades urbanas é colocada de outro modo. A cidade nunca é absolutamente sincrônica: o tecido urbano, o comportamento dos citadinos, as políticas de planificação urbanística, econômica ou social desenvolvem-se

para enquadrar práticas sociais e o jogo dos atores. Configuram campos de práticas – práticas que definem suas formas de apropriação, seus usos e sentidos, e que participam, portanto, ativamente das mudanças urbanas (Lepetit). Terreno clássico das lutas urbanas, estas políticas condicionam os circuitos de práticas cotidianas, delimitando tempos, espaços e ritmos das mobilidades urbanas e as formas de acesso ou bloqueios à cidade e seus espaços.

Assim por exemplo, as formas de moradia e sua localização no tecido urbano, para além dos indicadores de maior ou menor precariedade habitacional, traduzem tempos coletivos e trajetórias urbanas, representam a consolidação ou rupturas de redes sociais e teias de solidariedade, e interagem com dinâmicas familiares e formas de composição da vida doméstica, tudo isso convergindo na construção de uma topografia da cidade que não corresponde ao seu mapa físico. É uma topografia feita de marcações de distâncias e proximidades, reais e simbólicas, desenhada pelos circuitos sociais que abrem ou bloqueiam os acessos à cidade e seus circuitos, e que interagem com os fluxos urbanos que em princípio os serviços públicos organizam ou deveriam organizar.

Como diz Isaac Joseph, pensar a cidade como domínio da circulação e do acessível (e seus bloqueios) é, de partida, *“dizer que ela é tudo, menos o lugar de formação de uma comunidade. E apreender os bairros, notadamente os bairros desfavorecidos ... a partir da cidade, é pensá-los no plural justamente porque situados (territórios, redes, comunicações) em um plano de consistência que lhes autoriza a permanecer urbanos ...”*<sup>5</sup>. É sob essa perspectiva que a questão da segregação urbana pode ser situada. Nas mobilidades urbanas,

---

segundo cronologias diferentes. Mas ao mesmo tempo, a cidade está inteiramente no presente. Ou melhor: ela é inteiramente presentificada por atores sociais nos quais se apóia toda a carga temporal”. (Lepetit, 2001., p.141,143).

<sup>5</sup> . Para Joseph (1998, p. 92-93), em diálogo com o debate francês e sob uma perspectiva fortemente polêmica, “pensar o espaço das cidades como ordem de circulação e como organização da separação, significa forçosamente submeter à crítica aguda todo um vetor da filosofia do habitar ancorada na experiência da proximidade e do mundo sob a mão. Ora, esta experiência está no coração dos pensamentos da identidade e das práticas gestionárias que procuram corrigir um déficit de urbanidade pela imposição de identificações imaginárias. [...] Concepção securitária de um lugar, mas sobretudo uma concepção redutora e localista da proximidade como sendo o lugar ou o representante representativo do *chez-soi*”. O alvo da crítica de Joseph são as armadilhas de uma suposta nova cidadania pensada em termos locais. Contra isso, o autor propõe pensar a cultura urbana da circulação e coloca no seu centro a questão da acessibilidade: não se trata, diz o autor, de fazer a apologia da mobilidade e muito menos do nomadismo. A acessibilidade diz respeito a espaços, objetos e serviços.

nos seus percursos e deslocamentos, temos uma chave para apreender as dinâmicas urbanas que (re)definem as condições de acesso à cidade e seus espaços. Seguindo as questões propostas por Flavio Villaça (2001), mobilidades urbanas, deslocamentos espaciais e acessibilidade são fenômenos sociais entrelaçados. Sob esta perspectiva, a noção de segregação urbana define um plano conceitual a ser considerado. Não é a mesma coisa que distribuição da pobreza no espaço, não é um problema afeito apenas ao problema dos “pobres e desvalidos” da cidade e não é questão que se reduz às medidas dirigidas aos pontos (e micro-pontos) da vulnerabilidade social. Como diz o autor, a noção de segregação diz respeito a uma relação – relação entre localidades e a cidade. Não é uma relação física dada pelas escalas de distância e proximidade, tal como se poderia medir no mapa da cidade. É uma relação social que diz respeito à dinâmica da cidade, aos *modos como a riqueza é distribuída* (e disputada) e corporificada nas suas materialidades, formas e artefatos (Harvey), definindo as condições desiguais de *acesso a seus espaços, bens e serviços*. A questão da acessibilidade, portanto, é fundamental. Como diz Bernard Lepetit (2001, p. 76), citando Lucien Febvre, o historiador, “na cidade como na natureza, o único problema é o da utilização de suas possibilidades”. E isso significa reconhecer a importância dos diferentes recursos que os atores dispõem e a diversidade dos campos em que são capazes de agir.

Ter a cidade em perspectiva e como perspectiva significa situar as práticas nos seus espaços e territórios, colocá-las em relação com a formas e a materialidade da cidade, o jogo dos atores e a trama das relações e suas conexões. Não se trata apenas de recursos materiais e formas urbanas. Trata-se sobretudo de considerar a trama dos atores, as modalidades de apropriação dos espaços e as possibilidades (e bloqueios) para os indivíduos transformarem bens e recursos em “formas valiosas de vida”.

### **A cidade em perspectiva: seguindo os fluxos das mobilidades urbanas**

Para retomar os termos dos debates correntes sobre os novos padrões de segregação urbana, se é certo que o modelo centro-periferia não é mais vigente, mais do que os indicadores que

medem as distribuições sócio-demográficas no espaço, são os múltiplos pólos de gravitação das práticas cotidianas que sinalizam realidades em mutação. É aqui que talvez se esclareça a importância de se perseguir as práticas e circuitos das mobilidades e trajetórias urbanas. São elas que nos dão as pistas desses pontos de condensação e de pólos de gravitação que definem a pulsação dessas dinâmicas urbanas. Situadas em seus contextos de referência e nos territórios traçados pelos percursos individuais e coletivos, *essas trajetórias operam como prismas pelos quais o mundo urbano vai ganhando forma em suas diferentes modulações*. São estas variações que fazem ver as “zonas de turbulência”, pontos críticos em torno dos quais se dão deslocamentos e inflexões nas histórias individuais e familiares. E também fazem ver os mundos possíveis e de possíveis construídos nas diferentes configurações sociais tecidas por estes percursos, com suas tensões internas e as linhas de força de suas aberturas, bloqueios, impasses.

#### ***Percursos: trabalho e as tramas da cidade***

Bifurcações nas destinações de uns e outros: traçados que precisam ser seguidos para colocar em perspectiva reconfigurações de mundos sociais. E por aí apreender o drama do desemprego ou do trabalho precário, para além da constatação monocórdia da “exclusão social”, mas tal como esses dramas se configuram em mundos sociais e tramas de relações que escapam dos dados e indicadores que medem as transformações recentes no mercado de trabalho. Assim, por exemplo, a história de um ex-motorista de uma empresa pública de transporte (CMTC) privatizada no início dos anos 1990. Como tantos outros da geração dos que fizeram o périplo “a caminho da cidade” (anos 1970), instalou-se no que então era uma distante periferia carente de recursos urbanos. Com poucos dias em São Paulo, conseguiu emprego - *naquela época era fácil conseguir emprego, nem precisa procurar, era o emprego que procurava*, é a frase comum repetida por muitos ao falar daqueles tempos de “emprego farto”. E logo depois já estava seguindo a carreira de motorista, com todas as garantias e proteções do “emprego fordista”: garantias de estabilidade, salário, convênio médico, direitos sociais. E foi assim que se lançou no empreendimento da construção da casa própria, realizou o “modelo do chefe provedor” e enfrentou *“aqueles tempos difíceis”*. Tudo seguia nos eixos até o momento em que veio a privatização e a demissão. A partir daí,

segue-se uma sucessão de tentativas fracassadas de montar um negócio por conta própria. A aposta no comércio local não vingou. A história dessas tentativas e fracassos vai encenando o mundo social tramado pelos estreitos e frágeis circuitos do assim chamado mercado informal: a concorrência dos grandes empreendimentos comerciais que chegaram nesses anos, a pauperização da clientela, a fragilidade dos arranjos improvisados nas malhas das redes sociais locais entre parentes e conhecidos, equilíbrios frágeis rompidos por dívidas que não podem ser pagas, promessas não cumpridas, desacertos entre uns e outros. O ex-motorista entrou em desespero, sumiu de casa e foi encontrado semanas depois dormindo nos bancos da rua do centro da cidade, junto com mendigos e outros infelizes do destino. Voltou para casa e converteu-se a uma igreja evangélica. Quatro anos depois, já no final de 2001, encontramos esse trabalhador fordista que virou um conta-própria fracassado tentando a sorte em um dos programas municipais de “emprego e renda” que levava o sugestivo nome de “Começar de Novo”. Se antes o trabalho o articulava com o mundo urbano e suas regulações (direitos, o 13o salário com o qual conseguiu dar entrada na compra do terreno, o salário certo e o convênio médico que garantiram o tratamento de uma filha doente), agora, na virada dos tempos, sua história termina por se re-centrar nos circuitos locais de seu território – sem sucesso nas tentativas do trabalho por conta própria e sucesso incerto (muitíssimo incerto) no programa da prefeitura. Seria mais uma história de uma vida que desaba no universo da pobreza (o trabalhador fordista que virou “público alvo” de programas de combate à exclusão), não fosse o jogo das circunstâncias, também elas construídas por uma trajetória que passou pelos fios dos engajamentos políticos e da militância local, e que levou o nosso ex-motorista a dar outras destinações à sua vida agora pelos circuitos das redes sociais acionadas por partidos e operadores políticos vinculados aos agenciamentos dos poderes públicos. O ex-motorista fordista virou então um “assessor local”, aliás uma figura que começou a se fazer presente e cada vez mais freqüente a partir da metade dos anos 1990.

Poderíamos dizer que é a história de um re-centramento nos circuitos locais do território, agora pela via das mediações políticas. A partir daí, os percursos do ex-motorista, aliás como muitos outros, vão seguindo as tortuosas quando não nebulosas veredas que seguem o

eixo verticalizado das máquinas políticas, passando por toda uma zona cinzenta na qual são pouco discerníveis as diferenças entre partidos e orientações, entre a ação social e clientelismo político - zona cinzenta em que “todos os gatos são pardos”. E que vai alimentando e se alimentando das micro-relações de favor, ao mesmo tempo em que a ação social de uns e de outros fica também sujeita (e vulnerável) às disputas de poder e influência que marcam a trama política local. As histórias são muitas.

*Entre uma passagem e outra:* a tessitura social construída no entrecruzamento dos percursos sociais, as circunstâncias de vida e contextos de referências. *Em cada ponto de virada* (o mercado local, os programas sociais da prefeitura, partidos e poderes locais): campos de gravitação no qual convergem histórias diversas. E colocam em evidência – encenam – as forças e relações de forças operantes no mundo urbano e seus territórios: as mutações do trabalho e as redefinições excludentes dos mercados, certamente; mas também as regulações locais e as disputas em torno da gestão urbana que são também elas sinais dos tempos e sinalizam outros vetores de práticas e redefinições das dinâmicas locais.

Por certo haveria muito mais a dizer e descrever na história desse ex-motorista, a começar das recomposições internas à história da família, com suas hierarquias redefinidas, solidariedades familiares reativadas e os percursos traçados pelos filhos para fazer face a situações que afetaram a todos – recomposições sociais também operantes no mundo urbano.

Por ora, o que importa é chamar a atenção para a perspectiva descritiva que essas trajetórias permitem. Na história desse ex-motorista, trabalhador fordista que foi pego pela virada dos tempos, temos um percurso ocupacional que seria pouco lisível se ficássemos presos a proposições gerais (genéricas?) sobre a “exclusão social”. É certo que tratar do trabalho supõe discutir as questões em pauta atualmente: o encolhimento dos empregos e o desemprego, a desmontagem das regulações do trabalho e os percursos do trabalho precário, o trabalho incerto e o estreitamento dos horizontes de futuro. Porém, o que importa é colocar em evidências as práticas e suas mediações e por essa via os circuitos e conexões na desigual geometria dos empregos que redefinem as escalas de distâncias e

proximidades entre as regiões da cidade. E nisso, tentar *apreender a nervura própria do campo social que não se deixaria ver se nos mantivéssemos presos às binaridades clássicas na análise do trabalho e do urbano: formal-informal, centro-periferia, emprego-moradia, trabalho-família*. Entre esses pontos de referência, arma-se um *campo social* feito num jogo multicentrado e multifacetado de práticas, mediações e relações de força que tecem, de formas nem sempre evidentes, os campos de possibilidades e também os bloqueios para o acesso e efetivações de possibilidades de trabalho e condições de vida.

Se é verdade que o cenário urbano vem sendo alterado sob o impacto de deslocamentos urbanos e recomposições societárias nas condições de trabalho precário e desemprego prolongado, esses processos operam em situações de tempo e espaço. Processos situados, portanto. E agenciados por meio de uma série multifacetada de mediações e conexões de natureza e extensão variada. Por isso mesmo, só podem ser bem compreendidos nessas constelações situadas.

Esse o pressuposto que orienta nosso trabalho: não se trata, de partir de “objetos” ou “entidades sociais” tal como se convencionou definir de acordo com os protocolos científicos das ciências sociais, mas, sim, de situações e configurações sociais a serem tomadas como “cenas descritivas” que permitam seguir o traçado dessa constelação de processos e práticas, suas mediações e conexões. E no contraponto entre cenas descritivas diferentes, a transversalidade das questões que se colocam. É isso que pode nos abrir uma senda para identificar, seguir os traços e traçados dos mundos sociais que vem se ordenando.

Se são as cenas descritivas que nos permitem flagrar o traçado de práticas, mediações e mediadores, são os seus personagens que oferecem os fios que precisamos seguir. É nas linhas traçadas por esses personagens que é possível apreender as práticas urbanas e os vetores policentrados em torno dos quais esse mundo social vai sendo desenhado. Eles nos oferecem os fios e trilhas que precisamos perseguir para apreender as conexões que tecem os mundos sociais e, a partir daí, chegar não a conclusões fechadas, mas a perguntas e

novas questões que abram perspectivas sintonizadas com os possíveis inscritos na realidade dos fatos e circunstâncias.

### *Fluxos urbanos: espaços, territórios e cidade*

Trabalho, moradia, cidade: trama de relações e mediações que ganham configurações diferentes conforme as regiões da cidade. De um lado, tempos, história e condição dos assentamentos interferem na maior ou menor densidade, enraizamento e extensão das redes sociais que estruturam o mundo popular. De outro, as desigualdades das malhas de conexões e acessos que articulam esses pontos com a cidade: acessos desiguais e diferenciados aos serviços sociais, aos equipamentos de consumo e, claro, aos pólos de emprego.

Assim, para falar apenas das regiões em que nossa pesquisa foi realizada: no lado sul da cidade, o Distrito do Jardim São Luiz se estende por trás da ponta sul do eixo urbano dos espaços globalizados da cidade de São Paulo. Um hipermercado (Carrefour) e um majestoso Centro Empresarial, um dos ícones da “cidade global”, marcam limites e limiares entre os dois mundos. O Distrito do Jardim São Luiz começou a crescer a partir dos anos 1970, acompanhando os fluxos dos empregos industriais. É um cenário que traduz muito da história da chamada “urbanização periférica” e não qual transcorrem as trajetórias da geração que chegou em São Paulo nos tempos de oferta abundante de emprego e maiores chances de vida. “Bons empregos”, aquisição da casa própria (muitas vezes em loteamentos clandestinos) e melhorias urbanas (via movimentos populares) compõem uma história comum. Principal pólo industrial da “cidade fordista, é por lá que também passava o “cinturão vermelho” das então muito ativas comunidades de base da Igreja Católica e das agitações operárias que iriam desembocar nas grandes greves da virada da década de 1980. Agora, os sinais da reconversão produtiva são nítidos. Também as recomposições urbano-espaciais da década de 1990 sob o impacto do muito próximo e muito rico quadrante da modernização globalizada da cidade, tudo misturado com a precariedade urbana que cresceu, e muito, com a chegada de novas levas de moradores no correr dos últimos anos nessa região que se transformou em um dos maiores pontos de concentração de favelas da

cidade de São Paulo. Aqui, os fluxos da riqueza e da pobreza se tangenciam o tempo todo, se entrecruzam nos equipamentos de consumo que atravessam a região e nessa especial mistura do legal e ilegal, regular e irregular, lícito e ilícito de que são feitos os circuitos dos empregos que, do pólo moderno-moderníssimo da economia, vão se espalhando pelas redes de subcontratação e trabalho precário.

Do outro lado da cidade, no extremo leste estão as chamadas “zonas de fronteira” que concentram os piores indicadores de vulnerabilidade social e “exclusão territorial”. É uma região que cresceu no correr dos anos 80, uma verdadeira explosão demográfica em grande parte induzida pelos programas habitacionais do governo (municipal e estadual). Diferente da região sul em que os assentamentos foram se processando na lógica privada do mercado, a presença do Estado aqui é inegável. Os grandes conjuntos habitacionais estão lá como evidência inescapável. Nas frestas abertas pelos investimentos públicos, foram se instalando ocupações e favelas e, no entorno, os loteamentos clandestinos e áreas de ocupação. Neste pedaço da cidade, a distância é um problema sério. As dificuldades dos deslocamentos intra-urbanos são consideráveis apesar da abertura e expansão de uma linha do metrô, da renovação de uma linha de trem, da ampliação e melhoramentos das vias de acesso. O acesso aos pólos de emprego nas regiões mais centrais da cidade continua difícil e penoso e mesmo entre as regiões contíguas as conexões são difíceis e demoradas pelas vias indiretas ou então inexistentes das linhas de transportes. Para os que foram pegos pela virada da sorte nesses anos, perderam emprego e moradia em outras paragens, e chegaram em busca de alternativas mais baratas, o isolamento pode ser dilacerante – *aqui é como um exílio*, disse uma de nossas entrevistadas.

Duas escalas diferentes de distância-proximidade, duas configurações distintas de tempo-espaço, duas modulações da história urbana. Não entenderemos muita coisa do que acontece nessas regiões sem levar em conta esse jogo de escalas e mediações que fazem a conexão entre espaços, territórios e cidade, nas linhas traçadas pelas temporalidades urbanas e os tempos políticos da cidade. Tampouco as diferenças entre as regiões podem ser bem compreendidas sem essas dinâmicas urbanas contrastadas e que estão longe de se

reduzir aos indicadores sócio-demográficos que medem a distribuição/concentração da pobreza no mapa da cidade.

O problema da distância nos extremos leste da cidade não é uma métrica simples entre pontos e localidades no espaço. Circunscreve campos de tensão e problemas que têm sentidos e modulações diferentes conforme os tempos de assentamento das famílias, suas redes sociais, recursos e possibilidades construídos em seus percursos de vida, condições de trabalho e chances de emprego. A distância tampouco é um espaço vazio, é algo que vai se especificando nas dobras do mundo social, nos pontos de junção entre espaços e que são demarcados por todas as complicações dos meios de transporte e circulação pela cidade.

Se, como diz Bernard Lepetit (2001), na cidade “o único problema é o da utilização de suas possibilidades”, então é importante compreender os modos de articulação entre formas e usos da cidade. Assim é a história de um ex-metalúrgico que virou um próspero perueiro na região. Transitando nas dobras do mundo fordista e das realidades urbanas em mutação, seus percursos informam sobre os movimentos que afetam o mundo social. E tornam perceptíveis os fios que fazem a trama de campos sociais, e que neste caso irão como que se densificar na configuração de um campo de gravitação em torno do qual ganha forma uma das mais explosivas dimensões da vida urbana na zona leste da cidade, envolvendo usuários, empresas de transportes, poderes públicos e esse novo e poderoso personagem urbano que são os “perueiros”, legais ou clandestinos.

Francisco, 36 anos (em 2001), trabalhava uma grande indústria metalúrgica desde 1984. Era um operário qualificado, ajustador e ferramenteiro com formação profissional. Em 1993, a fábrica fechou as portas para se instalar no interior de São Paulo. E foi então que Francisco se lançou como perueiro e teve sucesso nesse seu empreendimento. Na verdade, Francisco começou a “lotar” em 1984, logo que começou a trabalhar na metalúrgica. Comprou na época uma perua e transportava trabalhadores nos horários de entrada e saída do trabalho. O problema de transporte sempre foi grave na região e foi nessas carências da vida urbana que Francisco foi construindo seus campos de possibilidade. Na época, os lotações eram raros e, como ele diz, “*o pessoal daqui não tinha transportes, não tinha*

*ônibus, não tinha asfalto, não tinha nada, era só terraço*". Comprou uma perua e complementava o salário com o transporte dos colegas de trabalho no início e no final da jornada. E nisso foi incentivado por sua ativíssima e muito pragmática esposa.

O casal mora entre Guaianazes e Cidade Tiradentes, em um bairro que apresenta um dos piores índices sociais da cidade de São Paulo. Mas o casal navegava então com os ventos da boa sorte: bom salário, carreira profissional promissora, casa própria, alguma poupança doméstica amealhada com muita hora-extra e jornadas suplementares nos fins de semana. Mas a distância era um problema. Os agenciamentos domésticos eram complicados – tudo longe, tudo difícil: centros de compras, hospital, centros de saúde, creche. Quando ainda trabalhava, Lindalva, a esposa, fazia um percurso muito penoso. Era vendedora no centro da cidade, no Brás. Tomava o trem que fazia a ligação do extremo leste ao centro da cidade: desgaste do tempo de percurso e também o empurra-empurra dos trens sempre superlotados – *“eu preferia estar madrugando do que pegar aquele inferno de trem esmagando as pessoas*. Para se livrar do sufoco, Lindalva pegava carona no ônibus da empresa em que uma cunhada trabalhava, mas isso implicava chegar com mais de uma hora de antecipação no Brás. Depois, quando largou o trabalho para cuidar dos filhos pequenos, ficava em casa e então observava: como ela, todos os moradores do pedaço dependiam do comércio e serviços que só existiam no centro de Guaianazes: mercados, correios, banco, comércio. Acontece que não havia nenhuma linha de ônibus direta do bairro que cobrisse o percurso. E foi então que surgiu a idéia. Compraram uma perua e começaram a “lotar”. Foi uma iniciativa e um empreendimento domésticos. Cobriam o trajeto do bairro até Guainazes. E Francisco, por sua vez, transportava os colegas da empresa – *“era quando o pessoal saía do trabalho, eu ficava com a perua, saía de madrugada, dava duas ou três viagens; a tarde eu continuava trabalhando. Naquela época eram poucas as peruas – aqui, só tinha eu e mais um cara que também trabalhava lá”*.

Em 1993, a fábrica fechou as portas, vieram as demissões. E foi então que Francisco se lançou e se firmou como perueiro. E isso terminou por projetá-lo no olho do furacão dos acirrados conflitos entre proprietários de linhas de ônibus, usuários, poderes municipais e,

claro, os próprios perueiros também eles em instáveis relações de aliança e conflito entre clandestinos e legalizados.

Francisco é um perueiro bem sucedido: com suas três ou quatro peruas que cobrem percursos rendosos, sua história (ou a história que ele conta) mal deixa ver o outro lado, nada edificante, de uma história que é também feita (ou sobretudo feita) de uma disputa feroz, por vezes mortal, nas tramas das relações mafiosas que controlam o hoje expansivo negócio do dito transporte alternativo.

Assim, um outro lado dessa história, contada por uma perueira não tão bem-sucedida, na verdade uma perueira proletária: trabalha como cobradora ou então como fiscal nos pontos das peruas. Celeste, 28 anos, mora com o marido e filhos em uma casa alugada incrustada no meio da imensidão dos conjuntos habitacionais de Cidade Tiradentes. Mora lá desde pequena e desde pequena acompanhou as aventuras dos perueiros que então começavam a se fazer presentes na região, ainda em meados dos anos 1980. Celeste sempre “lotou”, desde os 14 anos – por gosto e paixão, diz ela. Desde cedo, quando ainda era garota, fez amizades e conhecimentos com gente da região. E foi assim que começou a acompanhar os perueiros quando ainda tinha 10 anos. E depois, começou a trabalhar para eles – *“então a gente sempre teve essa amizade; quando faltava um perueiro ou quando precisava de uma ajuda, eles ligavam e diziam – ‘dá pra você fazer uma viagem para mim? Dá para você cobrar prá mim’; sempre foi assim, então a gente não é fixo, é como se fosse um quebraghalho ... ou para cobrir aquele perueiro que não veio ou aquele que não estava dando nada. Entendeu? É assim ...”*.

Celeste conta muitas histórias dos perueiros da região. Viu surgirem as primeiras peruas e acompanhou todos os lances de uma história cheia de conflitos com os poderes públicos, com as empresas de ônibus, também entre eles próprios. E conta que na época só havia três linhas de ônibus para cobrir uma região vasta, mais do que vasta. Surgiu a primeira perua: *“foi um senhor que fundou a lotação ... ele comprou a primeira perua, daí foi chamando um outro e mais um outro que tinha perua, foram entrando, entrando, então foi se juntando o grupo, e o grupo se tornou o dono do ponto ... Depois, se alguém quisesse entrar, tinha*

*que pagar para comprar a vaga, para poder rodar. É assim, tem que pagar para poder trabalhar. O sistema funciona bem, diz Celeste, “mas existe uma máfia”. É assim que ela descreve as coisas: “o dono da linha é o chefão; o fiscal é o filho; o fiscal também; o outro filho tem perua, o sobrinho também ... então é uma máfia. Entendeu?”*

Mas ao longo dos anos, a geografia do poder foi se alterando. O chefão morreu, foi morto há alguns anos: *“mataram ele por causa da linha ... queriam ficar com a linha, tomaram a linha dele. Entendeu?”*. Entendemos. Apesar de ser difícil saber (mas podemos imaginar) como se dão as disputas pelo “ponto” e o jogo de forças das relações mafiosas que, também sabemos ou podemos imaginar, não são apenas locais, estendem-se por toda a região. Celeste também descreve em detalhes como a coisa funciona. E é dos clandestinos que ela fala, gente que sabe muito bem burlar a fiscalização, e se organiza um bocado para isso: *“eles se comunicam por rádio e tem os repórteres motoqueiros (sic) que saem com os rádios, vão atrás das viaturas (de polícia) e vão avisando – ‘olha, a viatura está em tal lugar, está entrando em tal avenida, e então todo mundo some”*. Os “motoqueiros repórteres” se espalham pelas avenidas, instalam seus postos de observação nos principais pontos de circulação, e vão avisando.

Celeste defende com convicção o direito de lotar, fala mal dos motoristas de ônibus, elogia o serviço dos perueiros e não poupa críticas à prefeitura que “quer tirar o ganha pão” do pessoal que vive das peruas. Comenta que os perueiros são muito unidos e muito organizados. Não hesitam em quebrar ônibus e interditar as avenidas quando se percebem lesados ou ameaçados: *“são unidos mesmo e eles vão quebrar, não perdoam não, porque eles falam assim: se podem apreender nosso carro e deixar a gente sem o ganha-pão pra sustentar nossos filhos eles podem também ficar sem carro .... então eles quebram, tacam fogo em ônibus, dão pedrada, quem estiver dentro leva tudo pedrada. E esse é o perigo”*. Podem ser também bastante solidários entre si, e tampouco hesitam na ofensiva de iniciativas quando o assunto é defender o seu direito a circular pelas avenidas da cidade. Assim foi no caso de um acidente no trânsito, uma perua que se chocou com um caminhão. Morreram cinco. Acontece, explica Celeste, que a tragédia aconteceu em um cruzamento perigoso em uma das principais avenidas que cortam a região – *“há muito tempo estávamos*

*pedindo prá colocar sinalização”. Aconteceu o desastre, “nós os perueiros ajudamos quem estava machucado, pagamos o enterro das pessoas que não tinham condições. E depois que acabou o enterro, nós fomos pra avenida, interditamos o trânsito, colocamos uma fileira de pneus no meio da rua misturados com pau, madeira e tudo, e tocamos fogo pra chamar atenção, pra ver se eles colocavam a sinalização. Até hoje não tem essa sinalização. Entendeu? Lá não tem sinalização nenhuma, não tem faixa pra pedestre ... é um retão, quem pega aquilo ali puxa 120 a 140 km/hora. Entendeu?”.*

Os perueiros estão em todos os lugares. Também nas periferias da zona sul da cidade. O comentário freqüente nos rumores ventilados pelas regiões da cidade, e que a mídia vez por outra também trata de divulgar, é que as relações com as redes do tráfico de drogas são mais do que episódicas, que os interesses e circunstâncias se cruzam e entrecruzam em nós inextrincáveis, tudo misturado nessa linha de sombra que atravessa os circuitos do mundo social.

As histórias também circulam pelo Distrito do Jardim São Luiz. Mas aqui, mais do que os perueiros, são os motoboys que podem ser tomados como personagens urbanos que esclarecem um tanto dos fios intrincados que constituem e atravessam os territórios urbanos. Os motoqueiros, aqui nesse outro pedaço da cidade, fazem ver os pontos de combustão desse entramado de relações urdido nas “ligações perigosas” desses fluxos de riqueza e de pobreza que se tangenciam e se entrecruzam o tempo todo.

É possível encontrá-los em bandos circulando pelas ruas e avenidas que cortam a região. E é freqüente encontrá-los limpando e lustrando suas máquinas nas portas de suas casas. Navegam nas ondas dos serviços terceirizados que vão se espalhando por todos os lados. “*Quem tem moto está com a faca e o queijo na mão*”, disse um de nossos entrevistados, ao comentar as dificuldades do emprego. Com a moto, vai-se virando como pode, nem que seja para fazer um bico ou outro como entregador de pizza. E tendo uma moto, são maiores as chances (chances?) de ser chamado por alguma agência de emprego ou de serviços terceirizados para cobrir a demanda das empresas que circundam a região – “*tenho um monte de colegas que se viram, alguns tem moto, os que não tem fica mais difícil, é mais*

*fácil com a moto*”. A moto opera também como “objeto de desejo” para muitos desses jovens. São capazes de “fazer qualquer coisa” para adquirir uma, nem que seja pelas vias certas ou tortas do endividamento. Até arriscar um emprego “seguro” para tentar a “sorte” (e o azar) em nome dessa espécie de ícone moderno que junta sonhos de consumo, símbolos de distinção (e marca de virilidade, talvez) e esperanças de emprego:

*Aí eu tinha um pensamento. Era época que começou motoboy pra lá, motoboy pra cá, e eu sempre gostei de moto, aí eu comecei pôr na minha cabeça que eu tinha que trabalhar de motoboy. E o que aconteceu? [...] eu queria ser motoboy, eu queria comprar uma moto, e foi a época que o meu cunhado tinha acabado de comprar uma moto, então de vez em quando e eu andava de moto, então meu sonho era moto..*

*... eu sempre gostei de andar de moto [...] e a gente escutava falar ... eu tinha amigos que tava começando de motoboy 'ah, eu ganho vinte reais a cada hora', então, se eu faço dez horas num dia eu ganho quatrocentos reais...”. [...] Quando começou a febre porque tinha pouco e ganhava-se bem né, então como eu gostava de andar de moto e era uma chance de ganhar bem associei uma coisa a outra e coloquei aquilo na cabeça 'não, eu quero ganhar bem e eu quero andar de moto'. Aí não deu certo ....*

“Aí não deu certo”: Mariano (24 anos) queria porque queria uma moto e trabalhar como motoqueiro. Largou o emprego que tinha (office-boy, com carteira de trabalho assinada, em uma metalúrgica em Santo Amaro). Mas era vésperas de Natal e a essas alturas já tinha pulverizado suas parcas economias com compras e mais compras nos centros de consumo da região. Não sobrara nada para a moto - *saí desse emprego, fiquei sem moto, fiquei sem nada*. Há outras histórias, muitas delas longe de conter esse tom de leveza e graça com que Mariano fala de seus frustrados “sonhos de grandeza”.

Assim, a história de Arnaldo (22 anos). É filho de um ex-metalúrgico que, nos agitados anos da década de 1980, esteve na linha de frente das mobilizações operárias do período. Arnaldo bem que tentou seguir o exemplo do pai e conseguir um emprego industrial. Mas os tempos já são outros, e de demissão em demissão só lhe resta mesmo a moto como alternativa para os bicos que encontra pelo caminho. Além do mais, é apaixonado por motos, é seu assunto preferido e é sempre possível encontrá-lo nas imediações de sua casa junto com os amigos, todos motoqueiros, lustrando as máquinas e se preparando para

saírem juntos, em bando, para alguma “balada” na região. Houve um tempo em que Arnaldo acreditava que a moto haveria de lhe abrir as portas do mercado de trabalho. Não deu muito certo. Em 1998, começou a trabalhar de motoboy em uma empresa terceirizada que presta serviços para a SABESP: enviar aviso de atraso de pagamento - *"você vai na casa da pessoa, a pessoa tem três contas atrasadas e você vai lá entregar o aviso de corte - a pessoa tem uma semana para pagar, se não pagar, vai outra pessoa lá, fecha o registro e lacra o registro"*. Ficou apenas um ano e saiu em 1999. Saiu porque era muito perigoso, além de não ter carteira assinada e tampouco oferecer alternativas promissoras. A descrição de Arnaldo é precisa: sem registrar em carteira, o máximo que garantem é um convênio com uma oficina de peças – *“... se a moto quebra, vai lá, pega a peça e paga no outro mês”* ... *"não tem registro em carteira e se tem acidente, aí você fica ferrado"*.

Além do risco de acidentes de trânsito, o perigo maior está na própria natureza do serviço. Tinha que circular nas regiões onde as pessoas não pagam contas de água, quer dizer: no fundo mais pobre da periferia da cidade. E não poucas vezes, nesse percurso, o motoqueiro voltava a pé, sem a moto: *“era muito perigoso ... trabalhava com moto, ia em muita periferia ... tem um vizinho que trabalha lá, já roubaram a moto dele”* ... *“tenho dois colegas que trabalhavam lá, os dois já perderam moto ...é mais periferia, favela, pro lado do Capão, tudo área perigosa. Parque Santo Antônio, Jangadeiro, Capão, Jacira ... o pior lugar era o Jacira ... esse colega meu roubaram a moto lá no Jacira”*. Perspectivas de futuro? Nenhuma, diz Arnaldo e diz com firmeza: *é trabalho para os que já não conseguem mesmo outra coisa na vida: a maioria é cara que já teve passagem na polícia, não consegue outro emprego e daí tem que apelar para isso aí. É cara que já foi preso... não dá futuro, não dá nada, acho que não.*

O trajeto de um motoqueiro é mais do que eloqüente para se pensar o modo como a experiência do trabalho abre-se ou desenrola-se nas múltiplas facetas da experiência urbana. É como se esse trajeto fosse também percorrendo a linha de intensidade que atravessa os vários mundos sociais que se sobrepõem e compõem a realidade urbana: a empresa pública de saneamento urbano, as novas formas de gestão e as práticas da terceirização, os insolváveis em tempos de “verdade tarifária” imposta pela lógica

triumfante do mercado, a pobreza da periferia, e mais a legião dos que foram pegos pela “maldição do destino” e não mais conseguem emprego em canto nenhum, tudo isso misturado com as energias mobilizadas por esse objeto do desejo que são as motos, e que vão também constelando referências importantes na sociabilidade cotidiana dos jovens nessa região.

Mas as histórias que circulam são também muito confusas, tão confusas que parecem dar plausibilidade aos rumores e suspeitas de que as empresas de motoboys, assim como os perueiros, são hoje “frente de investimento” do dinheiro sujo. E ao que parece, essas empresas estão se proliferando nessa região situada nas franjas das “cidade global”. A história de Fernanda, 20 anos, diz alguma coisa disso. Seu irmão tentou se lançar em uma empresa de motoboys. Não foi bem sucedido e em pouco tempo estava enterrado em dívidas. Mas a garota ajudava o irmão e “ganhou experiência”, como se diz. Depois, a sorte do destino a levou para um escritório imobiliário no Centro Empresarial que fica ali, na fronteira do Jardim São Luiz, portal da “cidade global”. Era secretária e era sua tarefa lidar com as empresas de motoboy. Saiu-se tão bem que foi chamada por um motoboy bem sucedido que queria montar uma empresa própria em Itapeverica da Serra, município da Grande São Paulo, contíguo à periferia sul da cidade e não muito distante da região em que tudo isso estava então acontecendo. O rapaz trabalhava então numa empresa que *“era bem falada, eu conhecia a maioria dos funcionários, eles iam direto falar comigo ... aí eu falei ‘tudo bem’*. Daí para frente é uma sucessão de promessas não cumpridas, pagamentos não efetuados, cobranças de dívidas atrasadas, enquanto o dinheiro sumia por meandros inexplicados (inexplicáveis, talvez). É uma história muito confusa. Fernanda conta que os planos não eram modestos: montar a parte operacional em São Paulo, com motoboys, perua e ônibus. E em Itapeverica, o plano era montar pacotes turísticos para as escolas. O rapaz falava em promover excursões até Barretos, no interior de São Paulo. Fernanda logo se põe a campo e pede para o irmão providenciar o material gráfico necessário para a divulgação – cartazes, cartões de visita, envelopes com logotipo. Nesse meio tempo, a família toda de Fernanda já estava envolvida nesse negócio. A mãe foi chamada para fazer a faxina do escritório, a irmã foi contratada como secretária e havia ainda uma amiga do bairro que

ajudava nos serviços internos. Ninguém recebeu pagamento. Os motoqueiros, mais de vinte, tampouco. E passaram a se recusar a trabalhar enquanto o pagamento não fosse efetuado – *“ele nem aparecia na firma com medo dos motoboys”*.

\* \* \*

Fernanda é uma garota com secundário completo e muito empreendedora. Tem uma família muito articulada, mora em um bairro com uma super-densa malha de relações sociais, tudo também muito organizado, muito ativo, muito solidário. Em uma palavra: é uma garota portadora de um vasto capital social, outro termo da moda. Afinal foi assim que conseguiu o emprego que poucos conseguem, no Centro Empresarial de São Paulo. Apesar da pouca idade, a trajetória ocupacional de Fernanda é notável, uma sucessão razoável de empregos, todos eles obtidos através da trama de relações por onde circulam informações e as “boas recomendações”. Mas é uma trajetória também notável pela instabilidade e vulnerabilidade, sempre nas fronteiras entre o mercado formal e informal – arbitrariedades várias, demissões sucessivas, salários atrasados, direitos despreitados. Bem, nada a estranhar, afinal redes e capital social não deixam de repor as circunstâncias de circuitos empobrecidos de uma região igualmente empobrecida e que acionam empregos precários de um mercado de trabalho, com o perdão da tautologia, precarizado. Mas a empreendedora Fernanda bem que chegou perto de escapar das tramas da precariedade quando, mobilizando seu capital social, chegou a um dos ícones da modernidade globalizada e conseguiu o promissor emprego no Centro Empresarial. Mas foi esse mesmo capital social que o rapaz da empresa de motoboy tratou de mobilizar para o seu fraudulento negócio. Em pouco tempo, a única coisa que esse capital social acumulado lhe rendeu foram muitas dívidas (contas de telefone e água atrasadas em razão de um salário que nunca foi pago), compromissos não respeitados (o irmão empenhou o próprio nome para conseguir a impressão dos cartazes, e a conta ficou também para ser paga algum dia), além de muitos sustos, o pior deles quando apareceu no escritório um “cliente” encolerizado para cobrar a “sua parte”, de arma na mão, impropérios na boca e ameaça de barbarizar o local. Mas o moço das motos a essas alturas já tinha se evaporado com os dividendos expropriados do capital social alheio, e ninguém sabia por onde andava.

A empreendedora Fernanda é vizinha do jovem motoqueiro em um bairro que poderia constar do rol dos casos exemplares de capital social e redes sociais atuantes. E tudo pode parecer muito edificante se o parâmetro for a “comunidade”, a “cidadania local” e o “empreendedorismo social” – tudo isso está lá. Mas, como diz Bruno Latour (2000), se o assunto são as redes, é preciso ver que “são mais ou menos longas, mais ou menos conectadas”. E também envolvem “boas conexões” e “más conexões”. Quer dizer: o problema todo está em saber e compreender o modo como os vínculos e conexões operam já que, sempre situados, se fazem na composição e conjugação entre circunstâncias, fatos, coisas e atores. É aí que se torna perceptível a pulsação do mundo urbano. É isso o que essas histórias permitem perceber. E é por isso que, nessa primeira rodada de questões, o perueiro e o motoqueiro comparecem aqui como personagens urbanos que fazem ver (ou pelo menos provocam a reflexão sobre) os traçados que constroem os territórios, em suas relações com a cidade e suas dimensões.

Mas isso ainda abre uma outra questão: com exceção talvez do perueiro bem sucedido, os personagens aqui comentados, também o ex-motorista que virou assessor político e do qual falamos páginas atrás, colocam outras questões. Afinal, onde situar cada um deles? São pobres infelizes da sorte? Excluídos? Se não, faz algum sentido dizer que são então “incluídos”? São personagens que fazem os seus percursos nas tramas do mundo social. E essas categorias (e binaridades) ficam estreitas demais para colocar em perspectiva as questões que essas histórias nos abrem. Os campos de força e toda a complicação dos tempos que correm estão exatamente nos pontos de conexão dessas tramas que fazem a tapeçaria do mundo social.

Esses personagens escapam às categorias habituais que pautam os debates recentes. Não correspondem às figuras canônicas do trabalhador regular, tampouco às do mercado informal, e muito menos às tipificações correntes dos “pobres” e “excluídos”, público-alvo dos programas ditos de inserção social. No entanto, seus percursos fazem ver a teia de relações e campos de força que estruturam o mundo social, mas que se esvanecem sob os termos correntes do debate atual.

Mas é aqui também que se aloja o desafio da invenção política, essa mesma que nos tempos atuais foi tragada pelo princípio gestor que trata das “pontas”, do lado vitorioso da boa governança econômica e, do outro lado, a gestão do social. E no meio, quer dizer, em tudo o que importa, não existe o vazio que expressões como a de “exclusão social” podem sugerir, mas os fios que vão tecendo a barbárie que vem tomando conta da vida social. Mas então essas trajetórias e os personagens urbanos que nos permitem traçá-las nas cenas e cenários nas quais essas histórias transcorrem, também nos dão pistas para pensar os elos perdidos da política na trama social de que é feita a(s) cidade(s).

### **Bibliografia**

- BENOIST, Jocelyn e MERLINI, Fabio (eds). *Historicité et espacialité. Le problème de l'espace dans la pensée contemporaine*. Paris : Vrin, 2001
- BONNET, Michel e DESJEUX, Dominique. *Les territoires de la mobilité*. Paris: PUF, 2000.
- BRUN, Jean. La mobilité résidentielle et les sciences humaines. *Annales de la Recherche Urbaine*, no. 59-69, 1993, pgs.2-13
- FOUCAULT, Michel. *Naissance de la biopolitique. Cours au Collège de France, 1978-1979*. Paris ; Gallimard, 2004.
- GRAFMEYER, Yves e DANSEREAU, Francine. *Trajectoires familiales et espaces de vie en milieu urbain*. Lyon: Presses Universitaires de Lyon, 1998
- GRAFMEYER, Yves e JOSEPH, Isaac (eds). *L'École de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*. Paris : Aubier-Montaigne, 4a ed. 1994
- GRAFMEYER, Yves Grafmeyer. *Sociologie urbaine*. Paris : Éditions Nathan, 2005
- GRIBALDI, Maurizio (dir.). *Espaces, temporalités, stratifications. Exercices sur les réseaux sociaux*. Paris: Editions da EHESS, 1998.
- GRIBAUDI, Maurizio. *Itinéraires ouvriers. Espaces et groupes sociaux à Turin au début du XXe siècle, 1987*
- HARVEY, David. *Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio*. Revista Espaço e Debates, ano XVI, no. 39, 1996
- JOSEPH, Isaac. *La ville Sans qualité*. Paris: L'Aube, 1998
- LAGO, Luciana Correa. O que há de novo na clássica relação núcleo-periferia: a metrópole do Rio de Janeiro. In: RIBEIRO, Luiz César de Queiroz e SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves (orgs.). *Globalização, fragmentação e reforma urbana*. Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1994,

- LATOUR, Bruno. FAKTURA. De la notion de réseaux à celle d'attachement. In : Micoud, André et Peroni, Michel. *Ce qui nous relie*. Paris: Éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues, 2000, pp. 189-208.
- LEPETIT, Bernard. *Por uma nova história urbana*. São Paulo, Edusp, 2001
- LEPETIT, Bernard. *Temporalités urbaines*. Paris: Anthropos, 1993
- LEVY, Jean-Pierre e DUREAU, Françoise (eds.). *L'accès à la ville. Les mobilités spatiales en question*. Paris : L'Harmattan, 2002
- OLIVEIRA, Francisco. Anos 70: as hostes errantes. *Novos Estudos*, vol. 1, no. 1, 1981.
- REVEL, Jacques (org.). *Jogos de escala. A experiência da microanálise*. Rio de Janeiro: Editora da FGV, 1998.
- RONCAYLO, Marcel. *La ville et ses territoires*, op.cit e « Conceptions, structures matérielles, pratiques. Réflexions autour du 'projet urbain' ». *Enquête*, no. 4, Paris: Éditions Parenthèses, 1997
- TARRIUS, Alain. *Les nouveaux cosmopolitismes*. Paris : L'Aube, 2000.
- TARRIUS, Alain. Territoires circulatoires et espaces urbain. Différenciation de groupes migrants. *Annales de la Recherche Urbaine*, nos. 59-60, 1994
- VIANNA, Luiz Werneck. *Entre duas Repúblicas. \*Gramsci e o Brasil\** (site internet, cf. endereço), 2000
- VILLAÇA, Flávio. *O Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel, 2001