



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
ESCOLA DE COMUNICAÇÃO
CENTRO DE FILOSÓFIA E CIÊNCIAS HUMANAS E JORNALISMO

ELISIANE DA SILVA QUEVEDO

**PRÁTICAS DA NECESSIDADE: ESTRATÉGIAS DE COMUNICAÇÃO DE PEDINTES E
VENDEDORES NO TRENSURB DE PORTO ALEGRE**

Rio de Janeiro

2023

ELISIANE DA SILVA QUEVEDO

**PRÁTICAS DA NECESSIDADE: ESTRATÉGIAS DE COMUNICAÇÃO DE PEDINTES E
VENDEDORES NO TRENSURB DE PORTO ALEGRE**

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Comunicação e Cultura, Escola de Comunicação da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como requisito parcial à obtenção do título de Doutor (a) em Comunicação e Cultura.

Orientadora: Professora Dra. Janice Caiafa

Rio de Janeiro

2023

AGRADECIMENTOS

Uma pandemia aconteceu no meio do caminho desta tese. A pandemia de Covid-19 atrasou o meu trabalho de campo, que precisou ser interrompido no início 2020 e retomado apenas no final daquele ano e em parte dos anos de 2021 e 2022. Isolamento, doença e morte, todo esse contexto me desestabilizou, prejudicando minha saúde mental, o que me levou a um quadro de transtorno de ansiedade e síndrome do pânico, o qual demorei muito para contornar e também contribuiu para que atrasasse a finalização desta tese em quase um ano.

O trabalho de campo, em muitos momentos, foi acompanhado de medo, de angústia, de excesso de cuidados, justamente porque o contato com outras pessoas, fundamental para a escrita deste trabalho, deveria ser evitado. Minha escrita se tornou lenta, demorada, atrasada, porque não conseguia isolar-me dos problemas do mundo para preencher páginas de forma rápida. Uma vizinha do prédio onde moro, no centro de Porto Alegre, ao me encontrar na rua há poucos dias, comentou: “Na pandemia, você parecia consumida pela situação”.

O bom é que os problemas, desde as nossas pequenas inquietações às grandes tragédias da humanidade, passam, perdem a intensidade e retomamos a vida normal, os nossos empregos, os nossos estudos. E, finalmente, aqui está a minha tese sobre as estratégias de comunicação dos pedintes e vendedores do Trensurb, que aumentaram durante a pandemia e que, de certo modo, sintetizam a complexidade dos mecanismos de sobrevivência encontrados pelos pobres nas grandes cidades. Apesar de todas as dificuldades que enfrentei ao longo da construção deste trabalho, sempre percebi claramente a relevância social e comunicacional do tema de doutorado que havia escolhido, e a necessidade de dar visibilidade a esses sujeitos por meio de uma pesquisa etnográfica. Esta foi uma das razões pela qual, em nenhum momento, considerei abandonar esta tese. Até nos piores meses, nos piores dias, ela nunca deixou de ser a minha prioridade.

O outro motivo pelo qual não desisti crédito a minha orientadora, Profa. Janice Caiafa, que com paciência e sensibilidade entendeu os meus momentos, que não me pressionou e confiou na minha capacidade de ir a campo e de escrever. Sem a sua imensa compaixão, eu certamente não teria conseguido. Sendo assim, inicio os agradecimentos frisando o quanto sou grata pela oportunidade de ser orientada por alguém tão compreensiva e tolerante, quando necessário, e que ao mesmo tempo não deixou de ser exigente e de cobrar uma etnografia de qualidade. Foi esse equilíbrio que garantiu que eu chegasse até aqui.

Também preciso agradecer aos colegas da Universidade Federal da Fronteira Sul (UFFS) *Campus* Erechim, por me auxiliarem a superar a ansiedade e o pânico quando voltamos ao trabalho presencial, especialmente a minha “família social”: minhas “mães sociais” Hammes e Cris, por juntarem os meus pedacinhos e me ajudarem a ficar bem, por serem companhia, companheiras e tão loucas quanto eu. Quase nunca falava sobre o doutorado com elas, pois entre amigas nem sempre precisamos de palavras, porém destaco que me apoiaram e incentivaram em silêncio, quase sem perguntas, apenas ofertando genuína, sincera e fiel amizade. Ao meu “pai social” LF, por entender as minhas perturbações e, possivelmente, se identificar com elas; por me divertir e distrair, sendo fonte de informações leves, gerando conteúdo para que eu pudesse espalhar para o *Campus* e para além dele.

Agradeço ao colega Gabriel, por corrigir as referências e por ser minha companhia, às vezes com pitadas de ironia e humor levemente ácido, nas viagens de ônibus. E à Sheila, por aceitar fazer a revisão do texto e a tradução do resumo para o inglês.

Agradeço à Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), em especial ao Programa de Pós-Graduação em Comunicação e Cultura, por me acolher durante estes quase cinco anos, proporcionando a oportunidade de participar de cursos incríveis, com alguns dos mais importantes nomes dos estudos em comunicação do país, como o Professor Munis Sodré e o Professor Mauricio Lisovsky, entre outros. E aos secretários do Programa, a Jorgina e o Thiago Couto, sempre muito simpáticos, prestativos e disponíveis para responder meus e-mails carregados de dúvidas.

Por último, agradeço a minha família, aos meus amigos e a todos que me enviaram energias positivas no período desta trajetória.

RESUMO

QUEVEDO, Elisiane da Silva. **PRÁTICAS DA NECESSIDADE: ESTRATÉGIAS DE COMUNICAÇÃO DE PEDINTES E VENDEDORES NO TRENSURB DE PORTO ALEGRE.** Tese (Doutorado em Comunicação e Cultura) - Escola de Comunicação, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2023.

RESUMO: Este trabalho busca explorar as estratégias comunicativas dos pedintes e vendedores que atuam ilegalmente no Trensurb, o trem metropolitano que liga Porto Alegre às cidades gaúchas de Canoas, Esteio, Sapucaia do Sul, São Leopoldo e Novo Hamburgo. Utilizando a etnografia como “método-pensamento” (Caiafa, 2019), partilhando experiências de viagem, convivendo, dialogando e acompanhando *a performance da necessidade*, a pesquisa mapeia os processos comunicacionais que são construídos no domínio das práticas de sobrevivência através da mendicância e do comércio, e explora as suas repercussões no cotidiano das viagens. O Trensurb, por ser um espaço de grande circulação de pessoas, um espaço símbolo da cidade e do seu desenvolvimento urbano, espelha também os contrastes sociais da sociedade em que vivemos, registrando a presença de indivíduos que contornam as restrições em nome da segurança, abordando os demais usuários para pedir esmolas ou oferecer um produto de pequeno valor. Assim como Caiafa (2015) afirma para o metrô de São Paulo, considero que o trem e os vários elementos dispostos no seu território comunicam: o conteúdo que passa nos monitores, os avisos nos alto-falantes, os informativos espalhados por diversos pontos do modal. Para viajar de trem, os passageiros comunicam-se com esse espaço por meio de códigos e símbolos, no qual a leitura e o entendimento lhes permitem, por exemplo, comprar o bilhete, colocar o cartão na roleta, acessar o túnel que dá acesso à plataforma e compreender os muitos apelos aos sentidos, especialmente em forma de publicidade, espalhados por sua estrutura. O Trensurb é um local que oferece incontáveis possibilidades de arranjos comunicacionais e possui uma complexa dinâmica, a qual é, ao mesmo tempo, organizativa e comunicativa, fundamental ao adequado funcionamento do meio de transporte de massa. A atividade dos pedintes e vendedores insere-se nessa dinâmica que é também de disputa pela atenção do usuário do trem. Trata-se, desse modo, de uma adequação da atividade de mendicância e do comércio ilegal, bastante comum nas grandes cidades, à área de viagem coletiva, delimitada, regulada e vigiada do Trensurb. Procurei explorar essa especificidade apoiando-me nos textos de autores como Pires (2011), Ferreira (2007), Ostrower (2007) e Requena (2019). Identifiquei que as relações entre pedintes, vendedores e seguranças da

Trensurb estão marcadas por conflitos, mas também, em alguns casos, por acordos tácitos que garantem uma espécie de coexistência pacífica, de modo que todos consigam executar suas atividades dentro do trem. As estratégias de comunicação e sobrevivência no Trensurb revelam a complexidade dos arranjos que garantem a subsistência dos pobres em meio urbano. Explorei algumas dessas estratégias, descrevendo o que vivenciei no trabalho de campo e tentando entender a lógica que as organizaria no contexto da intrincada dinâmica da comunicação nos espaços do Trensurb em Porto Alegre.

Palavras-Chave: processos comunicativos; Trensurb; mendicância; comércio ambulante; etnografia.

ABSTRACT

QUEVEDO, Elisiane da Silva. PRACTICES OF NECESSITY: COMMUNICATION STRATEGIES FOR BEGGARS AND SELLERS ON THE PORTO ALEGRE TRAINSUB. Thesis (Doctorate in Communication and Culture) - School of Communication, Federal University of Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2023.

This work seeks to explore the communicative strategies of beggars and beggar sellers who operate illegally on Trensurb, the metropolitan train that connects Porto Alegre to the cities of Canoas, Esteio, Sapucaia do Sul, São Leopoldo and Novo Hamburgo in Rio Grande do Sul. Using ethnography as a “thinking-method” (Caiafa, 2019), sharing travel experiences, living together, dialoguing and following the *performance of the need*, the research maps the communicational processes that are constructed in the domain of survival practices through mendicancy and commerce, and explores their repercussions on daily travel. The Trensurb, as it is a space with a large circulation of people, a symbol of the city and its urban development, also reflects the social contrasts of the society we live in, recording the presence of individuals who circumvent restrictions in the name of security, approaching other users to ask for alms or offer a product of small value. Just as Caiafa (2015) states for the São Paulo subway, I consider that the train and the various elements arranged in its territory communicate: the content is shown on the monitors, the warnings on the loudspeakers, the information spread across different points of the modal. To travel by train, passengers communicate with this space through codes and symbols, which reading and understanding allow them, for example, to buy the ticket, place the card in the roulette wheel, access the tunnel that gives access to the platform and understand the many appeals to the senses, especially in the form of advertising, spread through its structure. Trensurb is a place that offers countless possibilities for communication arrangements and has a complex dynamic, which is, at the same time, organizational and communicative, fundamental to the proper functioning of the means of mass transport. The activity of beggars and beggar sellers is part of this dynamic, which is also a dispute for the train user's attention. It is, therefore, an adaptation of the activity of mendicancy and illegal commerce, quite common in large cities, to the collective, delimited, regulated and monitored Trensurb travel area. I sought to explore this specificity based on texts by authors such as Pires (2011), Ferreira (2007), Ostrower (2007) and Requena (2019). I identified that the relationships between beggars, vendors and security guards at Trensurb are marked by conflicts, but also, in some cases, by tacit agreements that guarantee a kind of peaceful coexistence, so that everyone can carry out

their activities on the train. Communication and survival strategies in Trensurb reveal the complexity of the arrangements that guarantee the subsistence of the poor in urban areas. I explored some of these strategies, describing what I experienced in the fieldwork and trying to understand the logic that would organize them in the context of the intricate dynamics of communication in the Trensurb spaces in Porto Alegre.

Keywords: communicative processes; Trensurb; mendicancy; street commerce; ethnography.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	10
1. A pesquisa, a pesquisadora e as escolhas.....	10
2. Estratégias comunicativas e práticas da necessidade: considerações iniciais.....	12
3. Sobre etnografia e a experiência de campo no Trensurb.....	15
4. Sobre os capítulos.....	23
Capítulo 1: INDESEJÁVEIS, (IN) VISÍVEIS E ILEGAIS.....	24
1.1. Pobreza urbana e mendicância nas cidades.....	24
1.2. O trem, a cidade e as pessoas.....	40
Capítulo 2. SOLIDARIEDADES PASSAGEIRAS E ESTRATÉGIA COMUNICATIVAS.....	57
2.1 Estratégias comunicativas.....	57
2.2.O trem e suas possibilidades de comunicação.....	67
2.3 Compaixões seletivas.....	78
Capítulo 3: A COMUNICAÇÃO DA NECESSIDADE.....	94
3.1. Comunicando a necessidade: estratégias de abordagem no trem.....	94
1. <i>Os vendedores de bala de goma e outros doces.....</i>	<i>95</i>
2. <i>Os vendedores de pomada massagedora.....</i>	<i>102</i>
3. <i>Os vendedores de fone de ouvido, carregador e suporte para celular.....</i>	<i>105</i>
4. <i>Bilhetes e cartazes com pedidos de ajuda.....</i>	<i>107</i>
5. <i>Doentes ou pessoas com deficiência.....</i>	<i>109</i>
6. <i>Mulheres e homens com crianças.....</i>	<i>114</i>
7. <i>Mulheres e homens com filhos doentes.....</i>	<i>122</i>
8. <i>As crianças.....</i>	<i>125</i>
9. <i>Os idosos.....</i>	<i>128</i>
10. <i>Os estrangeiros.....</i>	<i>131</i>
11. <i>Os moradores de rua e/ou usuários de álcool e drogas.....</i>	<i>134</i>
12. <i>Os artistas.....</i>	<i>139</i>
13. <i>Outros personagens.....</i>	<i>146</i>
3.2. Os atores, a plateia e a Trensurb.....	149
Capítulo 4: PRÁTICAS DE COMUNICAÇÃO E SOBREVIVÊNCIA NO TRENSURB.....	160
4.1 Persuasão, disputas, interações.....	160
4.2 <i>Performers</i> de sua própria tragédia.....	177
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	196
REFERÊNCIAS.....	209
ANEXO.....	219

INTRODUÇÃO

1.A pesquisa, a pesquisadora e as escolhas

Como começou a minha relação com o tema dos pedintes e vendedores do Trensurb? Qual o caminho percorrido entre algo que nos chama atenção, gera curiosidade, leva a uma reflexão espontânea e à decisão de torná-lo motivo de reflexão acadêmica?

Eu cresci em uma cidade do interior do Rio Grande do sul chamada Encruzilhada do Sul, que fica a 170 quilômetros de Porto Alegre e, desde muito pequena, eu e minha mãe íamos de ônibus (não tínhamos carro) para Esteio visitar uma tia que ainda hoje mora na cidade. Então descíamos na Rodoviária de Porto Alegre e pegávamos o Trensurb.

Nas muitas vezes que peguei o trem, ainda criança, e isso há mais de trinta anos, lembro-me de encontrar uma menina pedinte que devia ter uns dez anos de idade, acompanhada de outra menina ainda menor, que devia ter uns seis anos, possivelmente sua irmã. As duas meninas tinham traços afrodescendentes, mas tinham a pele clara, com cabelos bem lisos e escorridos. Era sempre a mais velha que falava, mas não olhava para ninguém, olhava para o chão. A imagem daquela menina nunca saiu da minha memória. Aquela figura chamava a atenção, intrigava-me e não pela questão social que eu nem entendia direito à época, mas pelo modo como se portava, o jeito como agia: olhando para o chão e proferindo palavras que pareciam decoradas e ensaiadas para pedir doações aos usuários do trem.

Sempre descíamos na estação Luís Pasteur, porque ficava próximo da casa da minha tia. Mas houve uma vez, não lembro mais o porquê, que descemos na estação Esteio e avistamos a menina e a sua irmã comendo um cachorro-quente, e eu pensei comigo que deviam estar pagando o lanche com o dinheiro que arrecadaram no Trensurb. Por muitos anos avistamos esta menina, que depois se transformou em uma moça, no Trensurb. Passado um tempo, ela já não pedia mais com a irmã, mas com uma criança no colo, o que passava a ideia de ser sua filha. Depois nunca mais vi ou talvez não tenha mais conseguido reconhecê-la.

Já adulta, mudei para Porto Alegre e, entre os anos de 2008 e 2012, trabalhei na prefeitura de Canoas, pegava o trem todos os dias para ir trabalhar e voltava com ele para a capital. Seguidamente encontrava pedintes e vendedores pedintes. Naquele tempo ainda não havia vendedores ambulantes (camelôs) nem artistas dentro dos vagões do trem; a presença deles nas composições é um fenômeno bem recente. Sempre que aqueles sujeitos entravam no

vagão, me “traziam” de volta ao trem, porque era normal eu passar aquele tempo de viagem com o pensamento em outros lugares.

Eu gostava de observar os pedintes e vendedores do trem, o modo como falavam, as vestes e, principalmente, as histórias que contavam. Por muitas vezes, depois que deixavam o vagão, ficava divagando a respeito da coerência ou incoerência das narrativas. O que me parece ter um pouco a ver com o que escreve Michel Tounier: “o outro é para nós um poderoso fator de distração” (apud CAIAFA, 2007, p. 154).

Em 2010, pensei que podia ser interessante escrever sobre aquelas pessoas e decidi propor as “estratégias de comunicação dos pedintes e vendedores do Trensurb” como tema do meu trabalho de conclusão do curso de jornalismo na Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). A proposta envolveu apenas observação e não foram realizadas entrevistas com os pedintes e vendedores. Contudo, foi durante a escritura da monografia que tive o primeiro contato com a noção de pesquisa etnográfica em comunicação e com textos como “Fazendo Etnografia no Mundo da Comunicação”, da professora Isabel Travancas.

Terminada a graduação em jornalismo, e mesmo com a sinalização da professora Ilza Girard Tourinho (minha orientadora) de que os pedintes e vendedores do Trensurb era um tema interessante para um trabalho de pós-graduação, decidi focar na vida profissional e adiar por alguns anos a continuidade dos estudos. Então, em 2015, já concursada, decidi prestar a seleção para o mestrado em Cultura e Identidades Brasileiras no Instituto de Estudos Brasileiros (IEB-USP). Apresentei um projeto a respeito dos personagens de sobrenome Carés na obra *O Tempo e o Vento*, do escritor Erico Veríssimo, que são uma linhagem de personagens despossuídos presentes nos três livros que compõem o romance: *O continente, o Retrato e o Arquipélago*. Durante a banca de ingresso, o professor Marco Antônio de Moraes, que viria a ser o meu orientador, ao tecer considerações sobre o meu currículo, mencionou que o meu trabalho a respeito das estratégias dos pedintes e vendedores do trem lhe agradava bastante. A partir dali, passei a considerar a ideia de retomá-lo em futuro projeto para o doutorado. E foi isso que fiz. Concluí o mestrado e mandei o projeto para o Programa de Pós-Graduação em Comunicação e Cultura da UFRJ, onde eu sabia que havia a professora Janice Caiafa, que trabalhava com etnografia e transporte público, e a professora Isabel Travancas, que também trabalhava com etnografia.

No mestrado estudei um grupo de sujeitos marginalizados na literatura, procurando relações com a história e o universo rural do Rio Grande de outrora; no doutorado, o tema de estudo também é um grupo de sujeitos marginalizados, mas do mundo real, contemporâneo e

urbano da grande Porto Alegre. As discussões teóricas em torno dos desfavorecidos, daqueles que margeiam universos e sistemas, daqueles que não se encaixam, se tornou recorrente em meus estudos acadêmicos. De certo modo, os pedintes e vendedores são também visualizados como personagens, porque a pesquisa alude a narrativa, a performance, as estratégias.

2. Estratégias comunicativas e práticas da necessidade: considerações iniciais

O objetivo principal da pesquisa consiste em explorar as estratégias comunicativas dos pedintes e vendedores pedintes que atuam ilegalmente no Trensurb, o trem metropolitano que liga Porto Alegre a algumas cidades do eixo norte da região metropolitana: Canoas, Esteio, Sapucaia do Sul, São Leopoldo e Novo Hamburgo. Ele é operado pela Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A (a Trensurb¹) e cobre uma faixa de 42,9 km de extensão. De acordo com a publicação *Transporte metroferroviário de passageiros (2016)*, da Confederação Nacional do transporte, o Trensurb é um trem de superfície, com 31,7 km em superfície e 7,3 km em elevado, denominado também de metrô de superfície. No entanto, enquanto um trem metropolitano, ele se diferencia² do metrô de cidades como São Paulo ou Rio de Janeiro, especialmente em relação ao uso; os trens metropolitanos são mais empregados para o transporte entre diferentes cidades de uma dada região metropolitana em uma dinâmica de deslocamento pendular casa-trabalho-casa, enquanto o metrô circula em geral apenas nas zonas mais densas de uma mesma cidade. Também o intervalo de circulação dos trens costuma ser maior que o do metrô, sendo mais reduzido apenas nos horários de pico (início da manhã e final da tarde), uma vez que se trata de período com demanda maior.

No entanto, conforme ressalta Peter Alouche (2001), em termos de tecnologia, não há diferença significativa entre metrô, trem metropolitano ou mesmo metrô leve (VLT), já que muitos dos subsistemas e equipamentos utilizados são idênticos. Exceto pela operação, pelos usuários e pelas tarifas, não há distinções tecnológicas marcantes entre metrô urbano e trem regional ou metropolitano. Desse modo, um plano tecnológico para o metrô de São Paulo tem muitos pontos em comum com os adotados pelo Trensurb, por exemplo. Contudo, o Trensurb foi inaugurado em 1985, e muitos trens nunca foram substituídos por composições novas, ao contrário dos sistemas de metrô de cidades do centro do país³, que inauguraram novas linhas, ganharam novas composições e estações com arquitetura mais ampla e moderna.

Por ser um espaço de grande circulação de pessoas, um espaço símbolo da cidade e do seu desenvolvimento urbano, o Trensurb reflete também as contradições sociais da sociedade

em que vivemos. Registrando a presença de pedintes e vendedores, de pessoas que, ilegalmente, burlam a segurança e o regramento do meio de transporte, abordando os demais usuários para pedir esmolas ou oferecer um produto de pequeno valor.

Entre pedintes e aqueles que denomino de vendedores pedintes existe pouca diferença: os pedintes querem esmola ou um vale-transporte. Os vendedores pedintes tentam repassar aos passageiros amuletos, canetas, santinhos, doces ou outros objetos. A princípio, considerei como pedintes também os artistas que cantam, tocam ou demonstram algum tipo de habilidade, em troca de uma contribuição espontânea.

Outro grupo cuja presença vem se ampliando no Trensurb é o dos vendedores ambulantes ou camelôs. Costumam oferecer produtos com valor um pouco mais alto do que os oferecidos pelos vendedores pedintes, como fones de ouvido, carregadores para celular, suportes para celular, pomadas massageadoras, etc. Também a abordagem se diferencia das dos vendedores pedintes, porque a comunicação estabelecida tem como foco a divulgação do produto ofertado. Os vendedores ambulantes não praticam mendicância, apenas comércio não autorizado no Trensurb.

Pedintes, vendedores pedintes, vendedores ambulantes e artistas encontram no trem um espaço propício para estabelecer comunicação com muitas pessoas em um curto intervalo de tempo, e por isso conveniente para a prática da mendicância e do comércio não autorizado.

As composições do trem e seus componentes comunicam: o colorido dos assentos, as mensagens nos monitores, os informativos e anúncios distribuídos por vagões e plataformas. O Trensurb é um meio de transporte concebido também simbolicamente, congregando diversas pessoas em um mesmo espaço, e precisando estabelecer uma comunicação com essas pessoas por meio de indicadores sonoros e visuais e pelo estabelecimento de normas, como deixar livres os assentos para grupo prioritários como gestantes, idosos ou pessoas com deficiência. Ao ingressar no meio de transporte, os passageiros interagem, comunicam-se com esse espaço por meio de códigos e símbolos: compram o bilhete, passam a roleta, acessam o túnel que dá acesso à plataforma, visualizam os muitos anúncios e propagandas espalhados por murais, escadas, paredes, plataformas e vagões. O Trensurb opera por meio de um sistema organizativo e comunicativo indispensável para o adequado funcionamento do meio de transporte público e de massa. A conduta dos pedintes e vendedores insere-se nesse processo também de disputa pela atenção dos passageiros.

O trem, na multiplicidade de indivíduos que aglutina e transporta, torna-se um local que sintetiza a cidade, essa cidade integrada que é a região metropolitana de Porto Alegre. A

presença de pedintes e vendedores nesse local incomoda, porque suas práticas vão de encontro às normas e regulamentos do trem. Contudo, as ações de tais sujeitos parecem refletir as condições sociais e os métodos de sustento encontrados por indivíduos espoliados na atual sociedade capitalista.

A mendicância e o comércio ilegal que ocorre no espaço no Trensurb possuem singularidades que advêm do fato de pedintes e vendedores precisarem adaptar a sua abordagem ao território específico do trem, onde as habilidades de performance do pedinte ou vendedor (como falar alto, ser articulado, contar uma história coerente) e a capacidade de, em alguns momentos, se camuflar na multidão, podem levar ao sucesso ou ao fracasso, no intento de vender ou pedir ajuda a desconhecidos.

A partir disso, o objetivo da pesquisa é fazer uma análise das estratégias de comunicação utilizadas por pedintes e vendedores para convencer os passageiros do trem a ajudá-los ou a comprar algum produto. Portanto, estamos admitindo – a partir do que foi possível observar em trabalho de campo – que, em maior ou menor grau, existe alguma estratégia na prática dos pedintes e vendedores do Trensurb, seja na forma da abordagem (com discursos, cartazes, bilhetes, chegando individualmente em cada passageiro, fazendo uma fala para que todos escutem), seja nas narrativas em que revelam os motivos de estarem pedindo ou vendendo no trem. O trem é um local que pede uma elaboração, um planejamento da prática da mendicância. No meio de transporte de massa, estender as mãos e esperar que as moedas cheguem dificilmente dará resultados, tampouco se jogar em um canto do espaço e esperar que algum transeunte o aborde e ofereça ajuda. O mendicante do trem vai precisar, ao menos, comprar ou conseguir o bilhete que dá acesso ao transporte e estabelecer uma forma de abordar os outros usuários.

Tomando a etnografia como método, a pesquisa pretende responder às seguintes questões:

Quais são, em geral, as estratégias de comunicação utilizadas pelos pedintes e vendedores pedintes durante as viagens, que expressam o que denomino “práticas da necessidade”? Que processos comunicacionais se estabelecem entre pedintes, vendedores, artistas e usuários do transporte público e como se associam a ações, discursos e interações no contexto das viagens e percursos nos espaços do Trensurb?

3. Considerações sobre etnografia e a experiência de campo no Trensurb

Este trabalho, como já mencionei, inspira-se na etnografia, enquanto metodologia reflexiva e empírica.

A pesquisa etnográfica é, segundo Caiafa (2007), um método e uma forma de pensamento que surge na antropologia, mas que possui natureza interdisciplinar, sendo crescente esse tipo de estudo no campo da comunicação. Ademais, a autora afirma que “a pesquisa etnográfica, por suas próprias características, estipula uma forma de comunicação”. (CAIAFA, 2007, p. 173). O pesquisador, durante o trabalho de campo, se coloca em uma posição especial de observador e participante, partilhando uma experiência singular com seus interlocutores, com as pessoas com quem convive durante a investigação. Tal processo envolve uma “atividade de simpatia”: o estabelecimento de uma conexão com os interlocutores, encontrando “um algo a ver com eles” e deixando se afetar de forma a dividir vivências em torno do universo pesquisado.

Da Matta (1978, p. 3) destaca que a antropologia é uma disciplina de mediação e transformação: “[...] talvez mais do que qualquer outra matéria devotada ao estudo do Homem, a Antropologia é aquela onde necessariamente se estabelece uma ponte entre dois universos (ou sub-universos) de significação [...]”. Enquanto ciência do contato humano, a antropologia é dependente de disposições, ânimos, medos e todos os outros ingredientes subjetivos das pessoas e do contato entre as pessoas

A etnografia, pontua Magnani (2009), é a forma própria de trabalho da antropologia e engloba técnica, atitude, experiência, atividade de campo e discussão conceitual.

O ponto de partida é que não se pode separar a etnografia nem das escolhas teóricas no interior da disciplina, nem da particularidade dos objetos de estudos que impõem estratégias de aproximação com a população estudada e no trato com os interlocutores. (MAGNANI, 2009, p. 133).

O trabalho do etnógrafo envolve, assim, aprofundamento e definição de caminhos teóricos e a busca de um modo de se fazer presente no campo que está fortemente relacionado às especificidades dos grupos humanos estudados. Segundo Da Matta (1978), “vestir a capa de etnólogo” envolve aprender a transformar o exótico em familiar (quando o pesquisador se familiariza com uma cultura diferente da sua e adquire competência nessa cultura) e o familiar em exótico (quando o pesquisador estuda a sua própria cultura). Esta última transformação é a única forma de estudar elementos da realidade brasileira e envolve a necessidade de um

desligamento emocional, já que a familiaridade com este universo ocorre por meio da socialização e não pelo intelecto, por apreensões de natureza cognitivas, como quando se estuda uma cultura distante.

Para Magnani (2009), o que caracteriza o enfoque da antropologia urbana, notadamente, diferenciando-o da abordagem de outras disciplinas e até mesmo de outras opções no interior da antropologia é:

[...] um olhar de perto e de dentro, mas a partir dos arranjos dos próprios atores sociais, ou seja, das formas por meio das quais eles se avêm para transitar pela cidade, usufruir seus serviços, utilizar seus equipamentos, estabelecer encontros e trocas nas mais diferentes esferas – religiosidade, trabalho, lazer, cultura, participação política ou associativa etc. (MAGNANI, 2009, p. 132).

É uma abordagem que, segundo o autor (2009), considera, ao mesmo tempo, os atores sociais, ou seja, o grupo e a prática que estão sendo investigados, e a paisagem na qual essa prática se desenvolve, entendida não como mero cenário, mas parte constitutiva do recorte de análise. Porém, é uma abordagem que enfrenta desafios de ordem teórico-metodológica, uma vez que os objetos de estudo da antropologia urbana envolvem grupos regidos por diferentes padrões culturais e sem fronteiras bem definidas, sendo difícil delimitá-los ou classificá-los. São estudos que não devem situar-se nem “no nível das grandes estruturas físicas, econômicas, institucionais, etc. da cidade, nem no das escolhas individuais” (MAGNANI, 2009, p. 138), mas em planos médios onde, por meio de categorias de análise, seja possível distinguir padrões e regularidades, embora em fluxos, em conexões. Os usos dos espaços, as formas de deslocamento, os pontos de encontro e desencontro, as oportunidades de trabalho, as oportunidades de estudo, as características das diversas escalas urbanas é que vão determinar o campo de trocas e estabelecer identidades. Quando a cidade se torna tema de estudo, é preciso identificar os fragmentos, os circuitos, os caminhos que constituem as diversas modulações ou gradações do espaço público que determinam as múltiplas identidades dos seus habitantes.

A etnografia urbana, sublinha Caiafa (2019), revela a grande diversidade de papéis e experiências da vida em cidades e “impõe que se discuta a noção de pertencimento e se relativize o familiar e o exótico” (GILBERTO VELHO, 2004, *apud* CAIAFA, 2019, p. 41). Trata-se menos de uma questão de distância ou de proximidade em relação aos objetos de estudos e mais de uma questão de “disponibilidade” para se envolver no campo e construir “um conhecimento da alteridade.

Nesse sentido, de acordo com Magnani (2009), a análise, na antropologia urbana, concebe os atores sociais em relação aos seus usos da cidade: o uso dos parques públicos, dos

transportes, das instituições de um modo geral “em esferas do trabalho, religiosidade, lazer, cultura, política, vida associativa, estratégias de sobrevivência” (p. 137-138). Isso significa que os atores sociais são visualizados em relação às dinâmicas cotidianas que estabelecem, considerando suas múltiplas e criativas conexões coletivas, que envolvem estratégias para circular pela cidade, usufruir de seus serviços, utilizar seus equipamentos públicos, estabelecer encontros e trocas nas mais diferentes esferas através de ações que não são fixas, mas que apresentam modelos passíveis de identificação.

Muitas vezes, discorre Caiafa (2019), a etnografia entra no campo da comunicação junto com os estudos urbanos⁴. São pesquisas em que o foco midiático aparece de forma menos rígida e a comunicação é visualizada como um elemento que integra o social e o território urbano vivido, conforme reiteram Cardoso e Costa (2018). A versátil abordagem etnográfica é interessante para acrescentar à análise dos processos comunicativos, as falas dos vários sujeitos envolvidos e as diversas percepções em torno de um dado fenômeno.

Ainda discorrendo sobre a prática do método no campo da comunicação, Caiafa (2019) observa que a observação intensiva e participante em um determinado local e a preocupação com a descrição desta experiência podem ter efeitos positivos em trabalhos no campo da comunicação. Poderiam, por exemplo, contribuir para a elaboração de uma abordagem atenta às especificidades locais dos objetos, evitando generalizações apressadas. O “fenômeno interdisciplinar emergente” da etnografia, como escreveu Clifford (1986, p. 3 *apud* CAIAFA, 2019, p. 43), se presta a outros campos, particularmente a comunicação, não como um conjunto de normas prontas, “mas como uma caixa de ferramentas bem torneadas que se pode utilizar se for proveitoso” (CAIAFA, 2019, p. 44). Na etnografia, uma relação singular se estabelece entre o pesquisador e seus informantes, e isto envolve, como já exposto, uma questão comunicacional. Desse modo, toda vez que o pesquisador em comunicação precisar desenvolver um trabalho que, mesmo diante de um recorte mais específico, requeira abertura para incluir perspectivas múltiplas, envolva relações e vivências profundas com informantes e que tenha a necessidade de relatar os acontecimentos do campo (incluindo-se nesse relato), a etnografia poderia ser bem-vinda.

A experiência de campo, de acordo com Caiafa (2007), é o aspecto mais importante e determinante da pesquisa etnográfica que se desenvolveu no domínio da antropologia.

Dirigir-se a um lugar, ficar, deter-se ali, construir uma vida, mesmo que provisoriamente, entre aqueles e sobre quem se vai escrever, cultivar um dia-a-dia com eles, participar em parte do que se observa e se quer elucidar, tem

sido atividades inseparáveis do empreendimento etnográfico. (CAIAFA, 2007, p. 147).

Durante o trabalho de campo, pondera Travancas (2006), há dois instrumentos importantes de coleta de dados: entrevistas abertas e em profundidade e a observação participante. A pesquisa etnográfica envolve retratar os modos de ser de indivíduos e grupos e por isso se faz importante inserir-se em espaços específicos e, através dos referidos instrumentos, observar e ouvir. Segundo Caiafa (2019), os dados produzidos serão, portanto, produto do enfrentamento e do aproveitamento do imprevisível no trabalho de campo.

Caiafa (2019) procura entender as relações de campo utilizando o conceito de agenciamento. “Agenciamento” pode ser entendido como conexões que ligam componentes heterogêneos e envolvem combinações díspares em que os regimes de sentido se acoplam incessantemente a componentes discursivos e não discursivos como os espaços, a história, a política e a cultura. Através dos agenciamentos, coisas, grupos e pessoas diferentes se conectam e se comunicam por uma espécie de “cofuncionamento”. A inserção do pesquisador no campo, na posição especial de observador e participante, faz-se por meio de agenciamentos, por meio de arranjos complexos em que o etnógrafo se insere como mais um componente. O método etnográfico prima por uma perspectiva polifônica e dialógica, objetivando dar alguma evidência aos posicionamentos dos “outros” com quem o pesquisador entra em contato, com o quem pesquisador agencia-se, resultando, portanto, em uma produção acadêmica em que o relato desses contatos ocupará um lugar central na apresentação dos resultados da investigação. É na vivência do campo, ao conviver e interagir com o grupo, que o pesquisador entenderá a sutileza de certos fenômenos.

A autora define “simpatia” (termo cunhado por Deleuze e Guattari e que expressa o regime de conexão no agenciamento) como um modo de se colocar em campo e de se relacionar com os interlocutores no campo. A simpatia, enquanto modo de relação, difere tanto da distância como da identificação e é valiosa no sentido de auxiliar o pesquisador a não perder a alteridade e a possibilidade de entrar em conexões com sujeitos heterogêneos. “Em nossos encontros de campo, como na vida, não seria questão de nos fundirmos com os outros ou nos distanciarmos para julgá-los ou descrevê-los, mas de compartilhar a paixão com eles [...]” (CAIAFA, 2007, P.154.). A simpatia é, então, uma sensibilidade, uma abertura, uma forma de presença e atenção que deriva justamente de termos algo a ver com o outro.

A simpatia impede o distanciamento asséptico e julgador ao mesmo tempo que cria uma aproximação sóbria, companheira da inquietação intelectual. Temos no mesmo golpe uma investigação investigadora e afetiva, de quem tem algo a ver com o alvo da sua curiosidade. Observar-participar é estar lado a lado e de forma atuante, mas na justeza das preocupações da pesquisa – e suma, uma forma especial de acompanhar. A observação participante é uma *atividade de simpatia*. (CAIAFA, 2007, p. 157).

A observação participante, como enfatiza Caiafa (2019), envolve agenciamentos. Ela é atividade de simpatia que compreende uma relação com interlocutores, um modo de se fazer presente na pesquisa e uma forma de comunicação. Contudo, Travancas (2010) adverte para o risco da observação participante se transformar em "participação observante" e o pesquisador se identificar em demasia com o grupo, transformando-se em uma espécie de mensageiro das pessoas investigadas. Tal atitude acaba por eliminar uma etapa importante da pesquisa antropológica, que é o afastamento e o estranhamento como forma de compreensão do outro. “A pesquisa bem-sucedida envolve uma arte das doses” (CAIAFA, 2007, p. 156).

A qualidade do trabalho etnográfico, conforme Peirano (2014), vai ser verificada no texto que resultará das experiências de pesquisa:

[...] é preciso colocar no texto – em palavras sequenciais, em frases que se seguem umas às outras, em parágrafos e capítulos – o que foi ação vivida. Este talvez seja um dos maiores desafios da etnografia – e não há receitas preestabelecidas de como fazê-lo. (PEIRANO, 2014, p. 386).

No que concerne a minha pesquisa a respeito das estratégias de comunicação dos pedintes e vendedores pedintes do Trensurb, a necessidade de recorrer à etnografia como método-pensamento, usando a expressão de Caiafa (2009), está ligada à complexidade do tema da pesquisa, que analisa ações de um grupo de sujeitos atuando na mendicância e no comércio ilegal em um espaço urbano singular (o trem metropolitano). E que, por isso, exigiu profundidade e atenção a fenômenos sutis no trato com interlocutores: pedintes, vendedores, artistas, usuários do trem e empregados da Trensurb. O trabalho de campo requisitou, portanto, uma entrega desprendida e envolvida, mas, ao mesmo tempo, atenta e desengajada por parte desta pesquisadora.

O Trensurb, como mostrei no primeiro tópico desta introdução, faz parte da minha vida desde a infância. Tenho uma relação de certo modo afetiva com aquele espaço e com os pedintes e vendedores. Existe uma proximidade muito grande entre a pesquisadora e o universo pesquisado, sendo necessário, retomando Da Matta (1978), transformar o familiar em exótico

ou, como diz Cavalcante (2003), conhecer desconhecendo. Essa postura mais exploradora e questionadora em relação ao universo de pesquisa começou a esboçar-se, provavelmente, quando passei a desenvolver um trabalho acadêmico no Trensurb; as viagens deixaram de ser mecânicas e distraídas para serem atentas, e os detalhes que antes passavam despercebidos passaram a ter importância. Talvez esse modo diferenciado de estar no trem tenha se esboçado já no meu trabalho de conclusão da graduação, mas durante o doutorado tentei entender melhor a teoria e aprofundar o método. Quando nos encontramos no papel do pesquisador, já nos colocamos no espaço de forma diferenciada, nossa presença já está em outro estado, não somos mais um mero passageiro a deslocar-se por meio do trem, o que implica mudanças no modo de se fazer presente. O afastamento e a desnaturalização do lugar comum é o que buscamos, mas é algo que também, de algum modo, se impõe no momento em que estamos na posição de pesquisador. A participação nos acontecimentos da viagem torna-se mais vigilante, intensa e aberta a trocas devido à disponibilidade, companheira da curiosidade, ambas estimuladas pela necessidade acadêmica de diálogo com interlocutores, exploração e compreensão das dinâmicas que marcam o território investigado.

A construção desta tese foi um processo em que os vários aspectos que envolvem o Trensurb importaram, uma vez que ele, enquanto cenário onde se desenvolve a ação, tem papel fundamental na definição da forma como atuam os pedintes e vendedores. O trem é um lugar, um território que define e delimita o grupo que estudei. Os mendicantes e comerciantes não legalizados que atuam no trem, conforme já comentei, assumem uma série de características que os diferencia dos pedintes e vendedores da rodoviária, dos sinais e das calçadas.

Enquanto um grupo de sujeitos próprios do meio urbano, em alguma medida produto da desigualdade social que habita Porto Alegre e sua região metropolitana, pedintes e vendedores são sujeitos variados com suas próprias características pessoais e atuações diferenciadas, estas condicionadas também, em parte, pelo ambiente em que atuam.

Assim, detive-me numa das dimensões de atuação desses sujeitos, ou seja, a prática da mendicância e do comércio ilegal no Trensurb, observando, ao mesmo tempo, pessoas que enquanto atores sociais urbanos são diversificados, distintos e engenhosos em suas conexões. Como indivíduos próprios do meio urbano, eles não possuem uma identidade única, fixa e restrita a dado espaço, local ou região da cidade. E, por conta dessas características, é difícil delimitá-los e até classificá-los como membros de um grupo. Pedintes e vendedores, em muitos casos, são pessoas com perfis diferentes cujo único ponto em comum é pedir e/ou vender no Trensurb. Mesmo quando falo que eles são um produto da nossa desigualdade, isso talvez não

se aplique a todos, porque, embora sejam raras, há pessoas com um bom padrão de vida que praticam a mendicância e o comércio ilegal.

O planejamento de pesquisa envolvia a realização das atividades de campo nos anos de 2020 e 2021 (depois que eu já tivesse concluído as disciplinas do doutorado no Rio de Janeiro e estivesse afastada da Universidade Federal da Fronteira Sul, onde atuo como Produtora Cultural, em Erechim, no interior do Rio Grande do Sul), embora eu já tivesse realizado algumas viagens de trem onde acompanhei alguns pedintes, vendedores pedintes e vendedores ambulantes no ano de 2019. No entanto, em março de 2020, com a pandemia do novo coronavírus, o trabalho de campo no transporte público (com muita aglomeração e ausência de distanciamento social) se tornou um desafio arriscadíssimo. Acrescento o fato de esta pesquisadora sofrer de ansiedade voltada para medo de doença. Fiquei mais de 6 (seis) meses sem ir ao trem, sem ir a campo. Somente em setembro de 2020 consegui voltar ao Trensurb.

A volta ao campo foi muito bem equipada, usando uma máscara pff2, máscara cirúrgica em cima da pff2 e mais *face shield* (viseira), procurando apenas partilhar viagens com os outros usuários do trem, incluindo os pedintes, os vendedores pedintes e os vendedores ambulantes. Na condição de usuária comum do transporte público, fui abordada pelos mendicantes e comerciantes ilegais do Trensurb, recebi bilhetes, comprei produtos, troquei algumas palavras com eles, e cheguei a conversar, quando tive a oportunidade, informalmente, com alguns deles e também com outros passageiros do transporte público. No entanto, pelo fato de eu estar evitando conversar por medo de contrair a Covid-19, foram situações ocasionais, em que não houve da minha parte a provocação do diálogo, como quando encontrei uma vendedora pedinte em uma das plataformas e ela me ofereceu balas. Eu recusei as balas, mas peguei algumas moedas na bolsa e entreguei a ela. E como ventava muito, voou da minha bolsa uma nota de 5 reais e caiu nos trilhos do trem. Eu pretendia desistir do dinheiro porque obviamente não iria pular nos trilhos para pegá-lo. A mulher, no entanto, insistiu para que eu chamasse os seguranças para resgatarem a nota. Enquanto aguardávamos os seguranças chegarem, ela me contou que vinha algumas vezes vender doces no trem (mas não todos os dias) e que costumava percorrer as composições sem divisória do início ao fim e que, em algumas, entrava com 4 reais e saía com 30 reais. A mulher demonstrou temer os seguranças. Quando eles chegaram para retirar o meu dinheiro dos trilhos, ela saiu de perto de mim, deslocando-se rapidamente para a outra extremidade da plataforma.

Somente em 2022, depois da pandemia controlada e sem a necessidade de usar máscara ou qualquer tipo de proteção para me aproximar das pessoas, consegui me colocar em campo

de forma mais aberta e participativa, buscando diálogos espontâneos com os passageiros do trem e com os pedintes e vendedores, provocando a interação por meio de entrevistas, em que abordei questões relativas à prática da mendicância e do comércio ilegal no Trensurb,

A pandemia atrapalhou muito o desenvolvimento da pesquisa, como já frisei, e a minha presença em campo (talvez não tivesse prejudicado tanto se eu não tivesse tanto medo) no que é caro para a etnografia: a participação, a comunicação com interlocutores e as estratégias de aproximação com a população estudada. Por outro lado, a crise sanitária e a falta de um enfrentamento adequado à pandemia por parte do governo federal e da própria população, fez com que se agravassem os problemas sociais do país, aumentando o desemprego e os indivíduos que tomam os espaços públicos e o Trensurb para esmolar e praticar comércio ilegal. Lamentavelmente, ficou mais fácil encontrar pedintes e vendedores no Trensurb durante a pandemia (nos anos de 2020 e 2021) do que ocorria no ano 2019, quando muitas vezes fui ao trem e não encontrei ninguém.

Segundo reportagem publicada no Jornal do Comércio⁵, o Trensurb sofreu queda de 49,25% no número de passageiros em 2020. Em 2021, conforme reportagem do Jornal Correio do Povo⁶, ampliou-se o número de usuários, mas ele ainda era 43,6% menor que a média por dia útil da primeira quinzena de março de 2020, antes do decreto de calamidade pública do governo do Estado. Essa redução foi bastante visível para quem frequentava o meio de transporte. O trem reduziu horários, passou um período fechando às 22h, havia menos pessoas viajando, porém, havia mais pedintes, vendedores pedintes e vendedores ambulantes.

No ano de 2022, quando minha presença no campo foi mais incisiva, notei a diminuição dos pedintes no trem, especialmente durante o dia, entre as 7h e 19h, em dias de tempo bom, fato que foi observado também por outros passageiros do transporte público. O que, suponho, vem ocorrendo em função do fato de os vendedores estarem se organizando para expulsar, por meio de agressões e intimidações, os pedintes daquele espaço.

Por outro lado, verifiquei a presença crescente de artistas no trem, principalmente músicos. Eles estão inseridos nesse trabalho porque coabitam o mesmo espaço dos pedintes e vendedores, e disputam o mesmo público, envolvendo-se na mesma batalha dinâmica pela atenção e generosidade dos usuários do transporte público.

4. Plano dos capítulos

No capítulo 1, “Indesejáveis, (in) visíveis e ilegais”, trato da desigualdade e do desemprego, dos problemas sociais e urbanos que contribuem para o aumento do comércio ilegal e da mendicância nas grandes cidades. Exploro como pedintes e vendedores, sujeitos, de certo modo, indesejados e no caso do Trensurb, ilegais, precisam, antes de tudo, estabelecer uma luta por visibilidade para se fazerem notados e escutados, e assim conseguir algum tipo de auxílio. Também apresento o Trensurb, pontuando a sua importância para a mobilidade na região metropolitana de Porto Alegre, o perfil dos seus usuários e a inserção dos pedintes e vendedores neste meio de transporte.

No capítulo 2, “Solidariedades passageiras e estratégias comunicativas”, discuto, com base no referencial teórico, estratégias de comunicação e estratégias de sobrevivência que emergem no cenário da mendicância e do comércio ilegal no Trensurb. Um espaço onde aglutinam-se e circulam muitas pessoas e, à vista disso, um espaço fértil para a comunicação, inclusive para a comunicação não autorizada realizada pelos pedintes e vendedores. Ainda, faço algumas observações sobre a solidariedade e como ela se apresenta no contexto da mobilidade urbana, nos sinais, nas ruas, nos ônibus e no trem.

No capítulo 3, “A comunicação da necessidade”, intento fazer emergir as vozes envolvidas no estudo empírico no Trensurb. Para tanto, relato a experiência das viagens no trem, apresentando algumas atividades que marcam as “práticas da necessidade” e as conversas e entrevistas realizadas com os pedintes e vendedores, com os usuários e com os funcionários do trem. Os mendicantes e comerciantes ilegais que acompanhei no campo estão divididos em grupos, de certo modo, reveladores dos sujeitos e dos processos comunicacionais mais comuns no Trensurb: os vendedores de bala de goma e outros doces; os vendedores de pomada massageadora; os vendedores de fone de ouvido, carregador e suporte para celular; bilhetes e cartazes com pedidos de ajuda; doentes ou pessoas com deficiência; mulheres e homens com crianças; mulheres e homens com filhos doentes; as crianças; os idosos; os estrangeiros; os moradores de rua e/ou usuários de álcool e drogas; os artistas e outros personagens.

No capítulo 4, “Práticas de comunicação e sobrevivência no Trensurb, busco analisar as vivências no campo e o material coletado e apresentado no Capítulo 3, à luz de uma problemática social e comunicacional. O intuito é debater as ações, os discursos, as interações, as associações e as disputas que marcam o cada vez mais concorrido território da mendicância e do comércio ilegal no Trensurb.

1 INDESEJÁVEIS, (IN) VISÍVEIS E ILEGAIS

Na primeira parte deste capítulo, abordo a pobreza urbana e a mendicância nas cidades, focando especialmente em Porto Alegre e na Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA). Nos últimos anos, a Capital dos Gaúchos e suas adjacências já vinham passando por processo de empobrecimento, que ganhava visibilidade com o aumento da presença de pedintes e vendedores pedintes nos logradouros públicos. A pandemia decorrente do coronavírus deu contornos alarmantes a uma crise econômica que já era grave. Em tal contexto, a mendicidade aparece como opção de renda para sujeitos em situação de vulnerabilidade e/ou frustrados com empregos mal remunerados. No entanto, sobreviver como mendigo não é algo simples, exige luta por visibilidade, luta para se fazer notado, porque a tendência geral das pessoas é tentar ignorá-los.

Na segunda parte do capítulo, trataremos do ponto fixo de atuação dos pedintes e vendedores estudados nesta pesquisa: o Trensurb. Um meio de transporte, um local por onde passam milhares de pessoas todos os dias e que permite encontros, ainda que momentâneos, entre indivíduos das mais variadas procedências, promovendo a convergência das forças diferenciadoras da metrópole. O trem possui uma grande importância para a mobilidade no Eixo Norte da Região Metropolitana de Porto Alegre e para as cidades por onde circula. No trem é proibido pedir esmola ou praticar comércio ilegal, mas a prática acontece rotineiramente e expandiu-se ainda mais com a pandemia.

1.1 Pobreza urbana e mendicância nas cidades

As cidades brasileiras concentram muitas pessoas e também muita pobreza.⁷ Do paupérrimo ao pobre relativo (aquele que vive em condições desfavoráveis em comparação com outros, tendo menos renda ou menos acesso a emprego, por exemplo), um número grande de excluídos que sobrevive da mendicância ocupa o perímetro urbano, as zonas centrais, o transporte público.

A pobreza é um fenômeno que conhecemos bem porque não surgiu agora. O Brasil sempre foi um país desigual, onde sempre existiram os excluídos, os marginalizados. O desenvolvimento urbano e o capitalismo só ampliaram a nossa velha desigualdade e a tornaram mais exposta, mais escancarada. Em uma sociedade cada vez mais competitiva e com sujeitos individualistas, egóticos e indiferentes, dispostos a ignorar as contradições da cidade, sobretudo,

os pobres desconhecidos que os abordam para pedir esmola, a luta dos pedintes e dos vendedores pedintes é, primeiramente, uma luta por visibilidade, para chamar atenção e fugir da invisibilidade que lhes é imposta pela tendência dos cidadãos em ignorá-los.

Mesmo sendo considerado um estado que apresenta bons indicadores sociais⁸, o Rio Grande do Sul possui um número alto de pessoas em situação de miséria. Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), de 2019, publicados pelo jornal Zero Hora⁹, o Rio Grande do Sul tinha 1,48 milhão de pessoas (13,1% dos gaúchos) vivendo abaixo da linha de pobreza, número maior que a população de Porto Alegre que é de 1,40 milhão.

Martins e Wink Júnior (2013), ao analisar dados do censo de 2010, observam uma quantidade absoluta de pessoas em situação de miséria concentrada em municípios da Região Metropolitana e Sudeste do Estado, locais onde a população é, em média, maior. Sendo que Porto Alegre aparece no topo da lista dos municípios de maior número de extremamente pobres, com 13.506 pessoas vivendo abaixo da linha da pobreza.¹⁰

De fato, a capital vem sofrendo um processo visível de empobrecimento, com vários logradouros públicos tomados por moradores de rua, mendigos e informais. Situação que se tornou ainda mais grave com a pandemia Covid-19, que nos trouxe o medo, a doença, a morte e a crise econômica. Muitos negócios fecharam, muitas pessoas perderam seus empregos, e os mais humildes (que não têm reserva financeira e/ou suporte familiar para ficar em casa e esperar tudo passar) se jogaram onde foi possível. E vender algum produto ou mendigar é uma possibilidade que expandiu adeptos entre os pobres e paupérrimos, assim como a uberização¹¹ e as entregas por aplicativos. A atividade do mendicante tornou-se ainda mais penosa e competitiva, porque mais pessoas entraram para o “mercado da esmola”.

A mendicância, ao contrário do que pode parecer, é algo complexo, porque exige uma espécie de “performance da necessidade”, que envolve se fazer visível, isto é, forçar o contato e sensibilizar, a fim de gerar pena. Apesar de estarmos falando de sujeitos despossuídos e estigmatizados, que habitam as franjas do sistema capitalista, a proliferação de mendicantes nas cidades torna esse nicho de sobrevivência extremamente concorrido e estratégico.

1.1.1.A pobreza

O que é pobreza? O que significa ser pobre? Parece óbvio, já que todo mundo, mesmo os membros das classes mais abonadas, possui alguma ideia do que significa ser pobre. Todos, do ponto de vista da experiência da vida concreta, entendem o que significa ser pobre, seja como

pobre ou expectador da pobreza alheia. Mas, em termos conceituais, Accorssi, Scarparo e Guareschi (2012) destacam que há duas abordagens do fenômeno da pobreza.

A primeira, denominada pobreza absoluta, considera questões de sobrevivência física, o não atendimento de necessidades básicas, a falta do mínimo necessário para que o indivíduo se mantenha vivo. Pobre, de acordo com essa concepção, seria aquele que passa fome, que não possui acesso a saneamento básico ou água potável, por exemplo. A segunda, a pobreza relativa, observa o fenômeno em sua forma abrangente, complexa e mutável, definindo pobreza em função do contexto social, considerando o padrão de vida e a maneira como as necessidades são suprimidas em certa realidade socioeconômica. Ser pobre, aqui, significa não ter acesso a determinados produtos (uma geladeira, roupas, material escolar) ou condições (educação de qualidade, emprego, moradia), o que mantém o sujeito distante da possibilidade de ocupar determinados papéis enquanto membro da sociedade.

O perigo das definições que consideram a pobreza em termos relativos, segundo Accorssi, Scarparo e Guareschi (2012), é a imprecisão em se conseguir nomear ou quantificar quem é pobre. Por outro lado, as concepções que consideram a multiplicidade do fenômeno destacam fatores além daquilo que os determinantes econômicos conseguem avaliar e medir e que alimentam o círculo vicioso no qual a pobreza se insere. Para Avila, Begolin e Comin (2012), apesar da crescente aceitação da complexidade da pobreza, pouco se tem investigado sobre o mundo dos pobres e a diversidade que nele existe, pouco se sabe sobre as inter-relações existentes e como as múltiplas dimensões da pobreza se relacionam.

Aquilo que é conceituado como pobreza absoluta é a pobreza mais urgente, a pobreza inadmissível que lamentavelmente persiste no mundo. No entanto, com ruas, calçadas, espaços públicos, de um modo geral, tomados por uma grande diversidade de sujeitos pobres que tentam sobreviver da informalidade e da mendicância, nem sempre conseguimos ter certeza se o sujeito é pobre ou paupérrimo. A certeza é de que estão ali por necessidade e pela impossibilidade de um modo melhor para garantir o sustento. Entre tanta gente e entre tantos pobres, o pobre que subsiste da venda de algum produto (informalidade) ou da exibição do seu próprio flagelo (mesticância) em locais públicos busca incessantemente chamar atenção, se fazer notado. E, para tanto, precisa driblar a indiferença (uma quase fuga) também muito própria daqueles que vivem e circulam no meio urbano.

Ao longo da história e em razão do contexto social, as configurações da pobreza e as características dos sujeitos dessa condição social modificam-se, como pondera Leite (2019), impactando significativamente o processo contínuo de constituição das identidades. Quando se

aborda, especificamente, os modos de ser e agir dos segmentos sociais subalternos (classes dominadas, indigentes, moradores de rua, mendigos etc.), eles se constituem nos contrastes que aqueles sujeitos estabelecem com outros segmentos sociais. Mas também se constituem a partir dos modos como esses outros segmentos se posicionam a respeito dos pobres, dos seus valores e suas atitudes em relação aos pobres, da forma como os representam.

Nesse sentido, de acordo com Souza (2018), se o indivíduo, no contexto religioso pré-moderno, tendia a aprender a disciplina e o autocontrole como forma de “agradar a Deus” – o que incutia a submissão, a resignação e a passividade entre os mais humildes e estimulava o espírito caridoso dos mais afortunados –, o indivíduo moderno internaliza ainda em maior grau o controle do corpo e de suas pulsões como forma de atender ao interesse material da sobrevivência, uma vez que “não há vida fora do mercado” (SOUZA, 2018, p. 399). Aqueles que encontram dificuldades para adequar-se, acabam na ponta de baixo de um sistema que estimula a competição, a indiferença, o egoísmo e que se alimenta da desigualdade entre os sujeitos.

Na sociedade capitalista, pontua Souza (2020), a desigualdade é normatizada e absolvida enquanto diferença. A sua naturalização na vida cotidiana, ao contrário de ser “personalista”, como já foi no passado, retira hoje “sua eficácia na ‘impessoalidade’ típica dos valores e instituições modernas” (SOUZA, 2020, p. 80). Em tal contexto, conforme Accorssi, Scarparo e Guareschi (2012), os atores individualizam-se ao mesmo tempo em que os sujeitos coletivos perdem identidades, esvaindo-se as noções de cidadania social e de garantia dos direitos sociais para além de políticas compensatórias.

Segundo Nóvoa (2016), o neoliberalismo (nova faceta do capitalismo) se estabeleceu como a nova alavanca do mundo, penetrando todas as esferas da existência humana. “Sua norma fundamental é a competição mortífera modelando tudo da vida social introjetada na subjetividade dos indivíduos pelo capital e seu mercado” (NÓVOA, 2016, p. 03). Para Dardot e Laval (2016, p. 135), o “ator real” desta sociedade é o empreendedor, “movido pelo espírito empresarial que se encontra em graus diferentes em cada um de nós e cujo único freio é o Estado, quando este trava ou suprime a livre competição”. Impera, desse modo, uma racionalidade privatista e desreguladora, em que direitos e auxílios sociais, como renda mínima (bolsa família, no caso específico do Brasil), seguro desemprego, atendimento médico gratuito, educação pública, transporte público, enfim, todas as formas de “benefícios” que o Estado possa fornecer ao cidadão, especialmente aos menos favorecidos, são vistos como entraves que somente oneram a máquina pública e contribuem para a existência de sujeitos acomodados e

dependentes, que “não fazem por si”, não buscam “melhorar”, “evoluir”, não buscam participar do jogo competitivo.

A agenda do neoliberalismo, como pontuam Dardot e Laval (2016), é guiada pela necessidade de um ajustamento perene dos homens e das instituições a uma ordem econômica intrinsecamente mutável, baseada na competição generalizada e constante. O problema é que, como evidencia Souza (2018), “a produção em massa de indivíduos dóceis, flexíveis e disciplinados, adaptados às necessidades de mercado e Estado, não é facilmente generalizável” (SOUZA, 2018, p. 399). Nem todos têm as condições para se inserirem com êxito na lógica capitalista competitiva. A lei que diz que todos são iguais, que todos têm os mesmos deveres e direitos, inclusive o direito de buscar melhores condições de vida, não produz muito efeito entre os indivíduos das classes subalternas, porque eles não foram, efetivamente, “tornados iguais” por um processo de aprendizado coletivo, no sentido de possuírem disposições semelhantes de comportamento em alguma medida significativa. Não é que essas pessoas não “façam por si”, mas mesmo que busquem uma forma de melhor viver, passam a vida lutando e, ainda assim, seguem pobres. Isso porque os mecanismos que perpetuam a miséria são uma espécie de herança genética, difícil de serem ultrapassados, justamente porque não são apenas financeiros, mas envolvem outros aspectos, como educação, estrutura familiar, crenças religiosas e a própria concepção de mundo.

O processo de modernização do Brasil, conforme Pereira (2009), caracterizou-se pela não incorporação de numerosos segmentos da população aos setores modernos da economia, da sociedade e do sistema político. No momento em que o país entrou no período de maior desenvolvimento econômico, simultaneamente, registrou-se um incremento da taxa de crescimento da população e de urbanização. A concentração da população nas áreas urbanas trouxe consigo problemas associados à marginalização de um grande número de indivíduos, vitimados pela pobreza e pela incapacidade de sobreviver com dignidade nas grandes cidades. Na medida em que se consolidou a industrialização, cresceu a concentração da renda, ampliando-se ainda mais as desigualdades sociais, aumentando as tensões nas relações de trabalho e agravando-se a questão social.

O Brasil, desde os tempos de colônia portuguesa, sempre teve uma larga leva de sujeitos excluídos – índios, negros, mestiços e brancos miseráveis. O neoliberalismo não nos trouxe a desigualdade; ela faz parte da nossa estrutura fundante e, portanto, está por aqui desde o “descobrimento”. Mas o neoliberalismo se instalou sobre a desigualdade, negando-lhe solução e ampliando-a, uma vez que vem desmantelando os laços que os indivíduos tinham com o

Estado, com suas comunidades e com suas categorias profissionais (a organização sindical também vem perdendo força).

Na atual realidade neoliberal, conforme enfatiza Sodré (2014, p. 248), pessoas “habitam paisagens urbanas degradadas e carentes de espaço público mediador, com rendimentos cada vez mais reduzidos em função das regressões das condições de trabalho”. A desregulamentação de leis trabalhistas, o estímulo ao “faça por si” e a autonomia do trabalhador aliado aos cortes do Estado e também das empresas privadas, onde existe sempre a necessidade de cortar despesas com pessoal e maximizar os lucros, contribuem com o aumento do desemprego e da informalidade.

Para Valla (2005), diversos processos associados ao fenômeno capitalista da mundialização do espaço geográfico por meio da interligação econômica, política, social e cultural em âmbito planetário (globalização) também contribuem para o aumento do desemprego nos países periféricos, como o Brasil. Dessa forma, às parcelas da população historicamente marginalizadas econômica e socialmente, soma-se um novo contingente de trabalhadores empobrecidos, em situação de grande vulnerabilidade social, já que a perda do emprego representa, para muitos, a necessidade de aceitação de relações de trabalho instáveis. Então, aos antigos pobres, somam-se os novos pobres.

O desemprego de parte da força de trabalho, como sublinha Stotz (2005), é uma necessidade do capitalismo para evitar a pressão por aumento de salários. A existência de um número significativo de pessoas desempregadas que disputam entre si pelo emprego, em um número sempre superior à oferta de vagas disponíveis, gera a insegurança no trabalho entre os que estão empregados. “O desemprego é, portanto, fundamental ao funcionamento do sistema.” (STOTZ, 2005, p. 60). E quanto maior o desemprego, maior o pauperismo, a miséria social, a pobreza absoluta. Nesse sentido, Sweezy (1982, p. 108-109), afirma:

[...] para os capitalistas, tanto brasileiros como estrangeiros, as massas são consideradas como custos, não como consumidores – quanto menores forem suas rendas reais, maiores serão os lucros obtidos com as vendas às classes superiores locais e aos mercados internacionais. (apud STOTZ, 2005, p. 62).

Assim, os pobres, principalmente, os muito pobres acabam, conforme Souza (2018), explorados em subempregos. A não incorporação desses indivíduos no compartimento competitivo do mercado de trabalho os “torna um joguete impotente e passivo de uma lógica social excludente que explora o trabalho não qualificado” (SOUZA, 2018, p. 416).

Aos que têm pouca ou nenhuma qualificação, como ressalta Valla (2005, p. 37), “cada vez mais a única saída é o trabalho informal (sem carteira assinada). Com isso se pode concluir que a pobreza dificulta a própria superação da existência do pobre.” Sobre esta realidade, Souza (2018) acrescenta que a ausência de um emprego regular, muito comum entre os mais pobres, ocasiona, não somente a falta de um salário certo ao fim de cada mês, mas também todo um sistema de desorganização e a desestruturação sistêmica. E isso afeta vários aspectos da vida e ajuda a explicar problemas, como altos índices de alcoolismo e de desestruturação familiar.

Segundo Stotz (2005), apesar da heterogeneidade de suas condições, os informais, principalmente os que trabalham nas ruas e nos locais públicos das cidades, constituem grupos de elevada vulnerabilidade social. “Os vulneráveis estão sempre na iminência, por sua vez, de serem desclassificados e de engrossarem a fila do último seguimento, dos realmente miseráveis, do pauperismo oficial e não oficial” (STOTZ, 2005, p. 68-69). Em alguns casos, como evidenciaremos ao longo deste estudo, existe pouca diferença entre o informal e mendicante, sendo possível se fundirem em um só, o que se constata no slogan “compra para me ajudar”.

A figura do vendedor ambulante, bem como sua visibilidade negativa, considerada como problema social, compõe a paisagem urbana das grandes cidades brasileiras. Não há, conforme Ostrower (2007), cidade ou vila cujas ruas e calçadas não tenham sido palco do drama cotidiano da informalidade:

[...] a figura do ambulante está intimamente ligada à vida e à evolução das próprias cidades brasileiras. Desta forma, está se falando não da cidade em si, mas de experiências na cidade, onde, em meio a algazarra urbana, ela se transformou não apenas em materialidade, espaço de planejamento, moradia e circulação, mas em lugar e suporte de sociabilidade, constituindo-se como local de encontro, troca e reconhecimento, às vezes hostil e indiferente, mas por vezes festivo e acolhedor. (OSTROWER, 2007, p. 23).

Há uma dramática trajetória facilmente revelada por trás dos pedintes e vendedores que se atravancam na paisagem urbana. De acordo com Grazia (2007, p. 76), o sujeito sai do trabalho formal para o trabalho “assalariado sem registro em carteira... daí para serviços temporários... 'bicos' esporádicos, (em atividades lícitas ou ilícitas)...”. E, por fim, chega ao ponto de precisar recorrer a programas sociais e de depender da caridade alheia. Obviamente que nem sempre os acontecimentos seguem esta ordem tão linear. De todo modo, entre o sujeito que está ilegalmente vendendo algum produto e aquele que está pedindo esmola, há um grande denominador comum: “a impossibilidade de garantir a sobrevivência de forma

regular e autônoma, através do único recurso disponível aos trabalhadores: a venda de sua força de trabalho.” (GRAZIA, 2007, p. 76).

E, sendo assim, nos espaços de grande circulação das cidades, a disputa pelo ganha-pão estende-se até o campo do trabalho mais precarizado e da mendicância. O capitalismo concorrencial entre os pobres toma corpo e destaca-se em alguns pontos da paisagem urbana de grande aglomeração: ruas e avenidas movimentadas, rodoviárias, portas de supermercados, transportes públicos. A falta de oportunidade de trabalho disponível instiga o surgimento de uma série de atividades que podem gerar renda, o que reflete a situação não só de desemprego, mas também de subemprego e de mendicância, tão característicos da sociedade atual. O fato de estas pessoas parasitarem, de certa forma, o mundo capitalista, não as impede de introjetar a competição capitalista em seu cotidiano. O espaço das calçadas, das ruas e também dos vagões do trem são espaços de disputa, de muita disputa, estratégia e engenhosidade; nesses locais, criatividades, artimanhas e desesperos são mobilizados na disputa e conquista de alguns trocados.

Em torno desta realidade, articulam-se, então, informalidade, mendicância e pobreza (absoluta ou relativa), principalmente quando falamos de vendedores e pedintes do transporte público. O drama do emprego nacional, uma das expressões do desemprego estrutural, toma conta da paisagem urbana de cidades, a exemplo da grande Porto Alegre, como veremos a seguir, e de seus espaços de compartilhamento coletivo.

1.1.2 A pobreza ocupa a metrópole

A formação das regiões metropolitanas brasileiras veio, segundo Moisés (1978), acompanhada da emergência de uma série de contradições sociais e políticas específicas em “cidades como São Paulo, Rio, Belo Horizonte, Recife, Salvador, Porto Alegre, entre outras, desde os anos 40 e, mais intensamente, após a industrialização em meados dos anos 50.” (MOISÉS, 1978, p. 46).

No Brasil atual, a maior parte da pobreza está localizada nas cidades, em especial, nas regiões metropolitanas. No Rio Grande Sul, mesmo considerado como um dos melhores estados em qualidade de vida do país, dados da Secretaria de Planejamento do Estado¹² revelaram que, em 1998, do total da população do estado, 17,02 % encontravam-se em situação de indigência. E também revelaram que era alta a densidade do fenômeno da pobreza na Região Metropolitana de Porto Alegre. Naquela época, eram muito comuns os pedintes pela cidade, especialmente

crianças pedintes, embora fosse menor a proporção de vendedores pedintes e vendedores ambulantes pelas ruas e em locais de grande circulação de pessoas.

Segundo Wiltgen e Reis (2012), dados do IPEA de 2008 sobre as principais regiões metropolitanas do país, revelaram que a RMPA apresentava os menores níveis de pobreza, embora esses níveis ainda estivessem em um patamar bastante elevado: em Porto Alegre, por exemplo, a taxa de pobreza era de 20,0%. Entre os anos de 2003 e 2008, a implantação de políticas públicas levou a uma redução dos níveis de pobreza em todo país e também no Rio Grande do Sul. Neste período, 274 mil pessoas saíram da pobreza na Região Metropolitana de Porto Alegre, o que reflete um período de crescimento econômico acompanhado do crescimento real do salário-mínimo e de programas de transferência de renda do governo, como bolsa família. Contudo, dados do IPEA de 2008 revelaram que mais de 700 mil pessoas ainda permaneciam abaixo da linha de pobreza na RMPA. Neste período merece destaque também a atuação dos conselhos tutelares, que fez com que as crianças mendicantes praticamente sumissem da paisagem urbana. Quando se via alguma, geralmente crianças indígenas, próximo ao Parque da Redenção¹³ ou em alguma rua do centro, estavam sempre acompanhadas dos pais, nunca sozinhas.

Em artigo publicado pela Fundação de Economia e Estatística do Rio Grande do Sul (FEE), Martins (2011) menciona que 2,87% da população gaúcha eram extremamente pobres e que quase dois terços, 65,2%, dos extremamente pobres moravam em cidades, enquanto os 34,8% restantes estavam no meio rural. Entre os muitos pobres, havia uma predominância feminina, sendo 51,7% mulheres e 48,3% homens. Em termos da localização da pobreza absoluta no estado, sobressaem-se os municípios da Região Metropolitana de Porto Alegre. Entre os 10 (dez) municípios com maior número de domicílios em extrema pobreza, encontravam-se: Porto Alegre (1º); Canoas (3º); Viamão (4º); Gravataí (5º); Alvorada (6º); Novo Hamburgo (9º). Também fazem parte desta lista os municípios de Pelotas (2º), Rio Grande (7º), Santa Maria (8º) e Caxias do Sul (10º).¹⁴ Desta classificação fazem parte 3 (três) das 6 (seis) cidades por onde passa o Trensurb.

Diefenbach e Maia (2020), em reportagem publicada pelo Instituto Humanitas da Unisinos, sublinham que a desigualdade no Rio Grande do Sul, medida com base no índice de Gini¹⁵, vinha caindo até o segundo trimestre de 2015, quando apresentou o valor de 0,4732, o menor da série histórica. A partir de 2016, o índice começou a aumentar, sendo que o pior resultado apresentado foi em 2020, quando o índice chegou a 0,5133. Porto Alegre, especificamente, teve o pior resultado no início de 2020, quando o índice chegou a 0,5819, o

que tem forte relação com a crise ocasionada pela pandemia de Covid-19, que levou ao fechamento de postos de trabalho, ampliando a desigualdade.

Em relação à renda média do trabalho por estratos no estado, conforme os autores, entre 2015 e 2020, não houve um aumento na renda média da população considerada de baixa renda. Em 2020, houve recuo na renda de toda a população do estado. Na capital, o recuo foi de 25% para a população dos 10% mais pobres, 24% para os 20% mais pobres e 14% para os 50% mais pobres. Já na Região Metropolitana, a queda na renda média das famílias consideradas 10% mais pobres foi de 38%, enquanto os 50% mais pobres tiveram uma queda de 32%. E esses números só não foram piores por causa do Auxílio Emergencial, que teve impactos positivos na renda da população mais pobre do estado e aqueceu os setores do comércio e de serviços. Os efeitos da crise econômica desencadeada pela pandemia afetaram todas as classes, inclusive as ricas, que também perderam renda, muito em razão de falências e fechamento de empresas. Entretanto, as camadas mais altas costumam ter acesso a curso universitário e emprego formal, diferentemente dos segmentos mais vulneráveis e de baixa qualificação profissional, sujeitos ao labor desregulado, informal, altamente rotativo, intermitente e precarizado.

Conforme dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED) apresentados em “As Metrôpoles e a Covid-19: Dossiê Nacional”, a RMPA perdeu 43,6 mil postos de trabalho entre os meses de março e abril de 2020. Na comparação por gênero, as mulheres perderam mais postos de trabalho, uma vez que a taxa de desocupação entre homens foi de 7,9% e, entre as mulheres, de 11,9%. Independentemente dos efeitos econômicos da pandemia, porém, o cenário macroeconômico do país já vinha se deteriorando em virtude do baixíssimo crescimento do PIB, após a longa recessão (2014-2016), seguida das políticas de austeridade que cortaram investimentos públicos. A pandemia só piorou o que já estava ruim.

Nos últimos anos, era evidente o aumento da pobreza em Porto Alegre e na Região Metropolitana. O processo em curso de degradação da cidade era facilmente observado. “Cracolândias” espalhadas pelo centro, gente vendendo bugigangas e pedindo nos sinais e nas esquinas, muitos moradores de rua, muitos ambulantes pela cidade. Entre os vendedores, destaca-se a presença de africanos, haitianos e senegaleses que comercializam produtos falsificados em mesas improvisadas no centro, próximo das estações do Trensurb Rodoviária e Mercado. O centro de Porto Alegre é a região que concentra maior número de pedintes e vendedores. Uma região que vem se deteriorando e sintetizando os problemas sociais da cidade. No lado de fora da maior parte das estações do Trensurb há ambulantes. Em 2010, quando abordei o tema dos pedintes e vendedores do Trensurb em meu trabalho de conclusão do curso de jornalismo, praticamente inexistiam ambulantes dentro dos vagões do trem, os quais atuavam somente do lado de fora das estações. Atualmente, esses “empreendedores das ruas”

disputam nos vagões o mesmo espaço e o mesmo público dos pedintes e dos vendedores pedintes.

Em 26 de março de 2021, circulou pelas redes sociais a frase “Porto Alegre, se ainda estivesse viva, hoje completaria 249 anos”. A frase de humor ácido é bastante representativa do que se tornou a cidade no período da pandemia provocada pelo novo coronavírus: irreconhecível. As máscaras nos lembravam, ao primeiro pé para fora de nossos domicílios e a todo tempo, que a cidade e os encontros que ela possibilita precisavam ser evitados a todo custo. A Porto Alegre boêmia e repleta de eventos culturais, em um primeiro momento, ficou com medo e se esvaziou; quando, ainda com um número elevado de casos e mortes por Covid-19 foi sendo retomada, já não era mais Porto Alegre. A pandemia trouxe a morte (números absurdos de óbitos sendo registrados diariamente) e a crise. Entre pessoas assustadas e enlutadas por todo lado e negacionistas sem máscaras ou com máscaras no pescoço, no queixo ou na orelha, o que se sobressaiu foi a pobreza: mendigos na porta de praticamente todos os supermercados e restaurantes da cidade, assim como também em frente às esquinas e nas calçadas. Na região central, praticamente não havia espaço vago que não estivesse ocupado por um mendicante. Segundo estimativa da prefeitura de Porto Alegre, o número de pessoas morando nas ruas da capital passou para quase 4 mil em 2020, um aumento de 38% em relação a 2019. O desemprego foi apontado como uma das principais causas desse aumento da população em situação de rua.¹⁶ O fato é que, nos bairros centrais da cidade, não se percorria uma quadra sem encontrar um vendedor pedinte ou um pedinte. A pandemia fez emergir uma Porto [nada] Alegre que nunca foi tão miserável. Na Região Metropolitana, a situação era a mesma, pois onde havia circulação de pessoas, onde havia alguma possibilidade de pedir ajuda, havia alguém pedindo ajuda.

A pobreza absoluta é a nossa ferida exposta. Existem milhares de pessoas, como referem Farias e Leite Junior (2020), vivendo em condições precárias e que dependem do movimento, da circulação, para conseguir algum auxílio, algo que garanta a sobrevivência. Grande parte são pessoas subalternizadas – negras, mulheres, dissidentes de gêneros e sexualidades, pessoas com deficiência, entre outros –, historicamente em desvantagem na disputa por trabalho. Pessoas socialmente instáveis, que, em momentos de crise, ficam ainda mais vulneráveis, visto que não possuem nenhum vínculo empregatício e estão apartadas de usufruir dos direitos destinados a trabalhadores formais. E a única possibilidade para garantir alguma renda acaba sendo a informalidade e/ou a mendicância.

No entanto, quem precisa sobreviver nas cidades, dependendo da solidariedade de transeuntes, passageiros, de toda a espécie de circulantes desconhecidos, se depara com a indiferença típica também dos metropolitanos. Os cidadãos mantêm certa reserva em relação aos estímulos e às abordagens que sofrem ao deslocar-se em meio urbano. Na pandemia, a já

costumeira indiferença juntou-se ao medo do contato e da contaminação. Alguns pedintes e vendedores pedintes até usavam máscaras, mas, na maioria das vezes, era uma máscara “performativa”, que oferecia pouca confiança: tecido ruim, mal colocada e, frequentemente, na rotina diária, no esforço de sobrevivência, na empolgação do contato com alguém, do pedido, da venda ligeira de um produto, acabavam se esquecendo do acessório. A pandemia causou mais medo nas classes média e alta, uma vez que entre os paupérrimos foi só mais um dos riscos cotidianos que tiveram de enfrentar. Garantir o sustento diário tornou-se o mais importante.

Simmel (1973) observa que a metrópole provoca no homem urbano um tipo de experiência que é diferente da experiência do homem rural, em que as relações envolvem relacionamentos mais profundos. A vida na cidade grande exige de seus habitantes uma psique rebuscada que se revela em uma atitude “blasé” somada da afeição à economia do dinheiro. “A essência da atitude blasé consiste no embotamento do poder de discriminar” (SIMMEL, 1973, p. 16). Isso significa que muitos objetos e muitas situações serão percebidos como destituídos de substância, aparecendo todos em um tom uniforme e fosco.

Esse estado de ânimo é o fiel reflexo subjetivo da economia do dinheiro completamente interiorizada. Sendo o equivalente a todas múltiplas coisas de uma mesma forma, o dinheiro torna-se o mais assustador dos niveladores. Pois expressa todas as diferenças qualitativas das coisas em de ‘quanto’? O dinheiro, com toda a sua ausência de cor e indiferença, torna-se o denominador comum de todos os valores; arranca irreparavelmente a essência das coisas, sua individualidade, seu valor específico e sua incomparabilidade. Todas as coisas flutuam com igual gravidade específica na corrente constantemente em movimento do dinheiro. (SIMMEL, 1973, p.16).

Essa atitude mental dos metropolitanos uns com os outros, nos encontros cotidianos com muitos desconhecidos, Simmel (1973) denomina “atitude de reserva”. O aspecto interior dessa reserva exterior não envolve apenas a indiferença, mas uma leve aversão, uma estranheza e repulsão que redundarão em fuga no momento de um contato próximo, especialmente quando este conato é forçado.

A tendência presente na maioria dos anônimos e desconhecidos que se deslocam pela cidade é a de ignorar e, em muitos momentos, nem perceber os despossuídos com quem cruzam. Então, pedintes e vendedores precisam sair da invisibilidade e chamar atenção de quem não quer ser desviado do caminho por nada, especialmente por “pobres diabos” que não gostariam sequer que existissem. O desconforto diante de vendedores é mais brando, especialmente quando existe algum interesse pelo produto ofertado, mas quando se trata de pedintes predomina o medo e a aversão. Talvez por conta da devoção social à “ética do trabalho” haja

em Porto Alegre e na Região Metropolitana um número cada vez maior de vendedores pedintes. Na prática, o sujeito é um pedinte, mas ele carrega algo para vender, como se estivesse trabalhando.

A luta dos mendicantes nos espaços públicos e nas vias públicas das grandes cidades é uma luta constante por visibilidade, uma necessidade de impor a presença, de forçar-se a ser notado e ainda despertar pena. A mendicidade na cidade é algo complexo, pois não basta ser paupérrimo, aliás, nem precisa ser paupérrimo; é necessário encontrar brechas para burlar a pressa, a atitude blasé, a indiferença, a desconfiança e os preconceitos do homem metropolitano. É de estratégia que se necessita.

1.1.3 Observações sobre a mendicância

Ao longo da história, como destaca Sales (2005), a mendicância tem sido uma estratégia de sobrevivência para sujeitos das estirpes baixas na maioria das sociedades humanas, particularmente, nas sociedades capitalistas. Gerações de despossuídos recorreram a ela.

“E a mendicância é um espaço centrífugo por cujas arestas apegam-se gentes desamparadas pelo Estado, pela falta de oportunidade no mercado de trabalho, pela impossibilidade de mobilidade social” (SALES, 2005, p. 27).

O círculo vicioso da miséria e da pobreza é difícil de ser superado, então, uma vez caindo na mendicância, o sujeito terá muita dificuldade para ser novamente reintegrado à classe trabalhadora.

A mendicância é um fenômeno social altamente conhecido e tolerado (a palavra mais adequada talvez seja ignorado), refletindo um mundo desigual e injusto, em que nem todos têm as mesmas oportunidades, ficando alguns sujeitos nas suas franjas, vivendo da piedade dos incluídos. E se torna a única saída para a vida de pessoas que tiveram seus projetos e sonhos atravessados por crises e complexas conjunturas econômicas e sociais, que os deixaram à margem da sociedade, levando-os a recorrer à solidariedade de estranhos, cada vez mais impassíveis e autocentrados.

Segundo Sales (2005), a origem da prática da mendicância, embora seja bastante complexa, relaciona-se a um acontecimento específico, “o surgimento da propriedade privada, particularmente na Europa Ocidental” (SALES, 2005, p. 29). Quando alguns passaram a ter e outros a não ter, os despossuídos precisaram pedir, precisaram implorar pela caridade alheia.

Os povos arcaicos costumavam garantir algum tipo de suporte aos necessitados sem, no entanto, discriminá-los ou marginalizá-los. Com o fim das sociedades arcaicas, ondas de vagabundos surgiram na Grécia Antiga, o que significa que o surgimento dos mendicantes (em um primeiro momento, sujeitos expropriados das terras comuns e expulsos para as cidades) esteve “diretamente relacionado à consolidação da propriedade privada, ao estabelecimento da escravidão, à formação das cidades e Estados, à difusão do direito escrito, ao aparecimento da economia monetária e à divisão do trabalho” (STOFFEL, 1977, p. 60, apud SALES, 2005, p. 29). A Roma Antiga também passou por uma dinâmica semelhante: despejados do campo, batalhões dissolvidos, vítimas de guerra, todos indo em direção às cidades. A mendicância na Antiguidade greco-romana foi um fenômeno urbano, em que contingentes “de vagabundos e bandidos” surgiram por conta da escravidão, dos distúrbios políticos e militares e pela expansão do cristianismo.

Na Idade Média, como destaca Sales (2005), os mendigos passam a ser vistos como seres sagrados, o que fortalece a profissionalização da mendicância. Surgem as associações de mendigos, com manuais, com códigos e até com coleta de impostos. E a mendicância (assim como banditismo) passa a ser um meio de sobrevivência para miseráveis que encontrarão nas novas cidades os locais ideais para a prática.

No Brasil Colônia, entre a riqueza e a opulência das elites aristocráticas, Sequeira (2009) destaca que os pobres – negros livres, mestiços, brancos sem trabalho – constituíam uma camada social de impossibilitados e desclassificados, criados na indigência, com baixíssimas possibilidades de ascensão. A saída era os biscates e a mendicância, sendo a caridade bastante estimulada pela igreja. Até a abolição da escravatura, o Brasil já estava povoado de mendicantes, caracterizando uma pobreza rural que se estendia aos centros urbanos. Em uma sociedade com classes bastante delimitadas, senhores e escravos, a população livre e miserável protagonizava a exclusão.

Em relação ao sul do país, Hernandarias¹⁷ descreve como viviam alguns dos primeiros habitantes da Província de São Pedro (nome antigo do estado do Rio Grande do Sul):

eram alguns criollos soltos, pobres e folgazões porque seus pais não lhes deixaram o que comer, não os ensinaram a trabalhar, nem a procurar trabalho, e junto com eles muitos mestiços que são da própria qualidade. (FONSECA apud DUTRA, 2001, p. 17).

Os gaúchos que não tinham nada de seu, predominantemente descendentes de indígenas e negros, percorriam as terras do Estado em busca de abrigo e comida, em um tipo de

mendicância rural. A caridade vinha de alguns estancieiros que forneciam abrigo, passando o sujeito e sua família (quando esse tinha uma) a viver e trabalhar como peão nas franjas da fazenda. Na medida em que a grande propriedade perde força, os gaúchos pobres, que por séculos viveram como agregados em estâncias, tendem a deslocar-se para as cidades, passando a inflar os bolsões de miséria. Com expansão das cidades e das periferias urbanas, expande-se também a prática da mendicância.

No contexto do mundo atual, capitalista e globalizado, Bursztyn (2000) destaca o fato de pessoas se tornarem objetos passíveis de serem descartados. Cidades grandes, como Porto Alegre, descartariam gente, de maneira que o homem descartado passa a buscar sua sobrevivência através da mendicância nas ruas e em locais públicos. A multiplicação crescente de pessoas nas ruas a pedir ou a implorar para alguém lhe comprar um produto revela a face perversa de nossa sociedade ao produzir uma subumanidade que não desfruta das liberdades e possibilidade infinitas do sistema, mas da sua perversa desigualdade.

Os mendicantes que ocupam nossas cidades, segundo Sales (2005, p. 37), “não são vistos como nossos semelhantes, antes como homens e mulheres de qualidade inferior, uma subumanidade, ligeiramente bichos”. O encontro com essas pessoas – e não necessariamente a existência delas – nos incomoda justamente porque a presença delas denuncia a sua condição de miseráveis e somos forçados a nos defrontar com a nossa própria falta de sensibilidade. Existe, inclusive, quem proponha “limpar” a cidade, esconder os mendigos, trancafiá-los em alguma instituição, talvez exterminá-los. Alguns setores reacionários da nossa sociedade têm ojeriza a pobres e mantêm uma atitude xenofóbica com os moradores de rua e mendicantes de modo geral, tramando para que se forje uma atitude de conflito, o que, não raramente, culmina em assassinatos.

Stofels (1977) pontua que a mendicância é produto de três formas de exclusão: a econômica, quando o indivíduo não desenvolve a capacidade de inserir-se no sistema produtivo; a sociopolítica, que percebe o ato de pedir como um desvio passível de sofrer represálias; e a exclusão psicossocial, que visualiza os mendicantes como doentes mentais, sujeitos anormais e inúteis. Desse modo, como afirma Sales (2005, p. 38), “os mendigos ‘desintegram-se’ do corpo social, vivendo parasitalmente em suas fronteiras”. Esta é a maneira perversa e desumana que o sistema capitalista, que países ditos democráticos operam para manter sua liberdade econômica e sua ordem interna, expurgando uma massa humana de homens e mulheres considerada inconveniente e imprestável.

No entanto, Sales (2005) adverte que o fenômeno da mendicância não se reduz às questões macroestruturais da sociedade e que se faz necessário conjugá-la à dinâmica existencial, a uma ordem pessoal. Em alguns poucos casos, não estará ligada à falta de recursos e desemprego, mas a uma dada visão do mundo e da sociedade, a questões pessoais ou morais. O desemprego, a exclusão, a pobreza e as doenças mentais aparecem entre os principais fatores que levam um sujeito a esmolar e justificam uma presença cada vez maior de mendigos em nossas cidades. Mas há outros fatores, como opção pessoal e senso de oportunidade, por exemplo.

Nesse sentido, Sales (2005) destaca que a prática da mendicância surge a partir de uma ruptura nas condições de vida do indivíduo. A natureza dessa ruptura é complexa e pode acontecer por diversas razões: desemprego, miséria, fome, catástrofe, problemas familiares, doenças, uso de drogas e escolha pessoal. Há também indivíduos que se frustram com o trabalho útil mal remunerado e veem a mendicância como oportunidade, passando a considerar a prática do pedido como equivalente ao trabalho legitimado.

O esmoleiro, afirma o autor, é um sujeito que está na contramão do atual sistema socioeconômico e por isso é estigmatizado pela sociedade. “A oposição mendigo x trabalhador introduz a oposição entre o justo e o injusto, o moral e o imoral”. (SALES, 2005, p. 31). Existe uma separação entre trabalhador e não trabalhador, sujeitos ociosos, mendigos, e ladrões são estigmatizados e considerados a escória social.

Em nosso mundo capitalista, cuja retórica valoriza o esforço individual, a capacidade de conquistar coisas (diplomas, bens, viagens) por conta própria, sem precisar pedir ajuda para ninguém e sem depender de qualquer benefício do governo, o discurso do trabalhador é extremamente valorizado e se opõe radicalmente à ideia do sujeito ocioso, vagabundo, bandido, etc. Há um consenso social de que “o trabalho dignifica o homem”. O que, como já mencionamos, possivelmente justifica uma presença, cada vez mais frequente e facilmente constatável, nas cidades do país e não apenas em Porto Alegre, dos vendedores pedintes. Eles oferecem algum produto de pequeno valor e esmolam como se estivessem trabalhando, livrando-se, por este artifício, do estigma de vadios.

É importante frisar que a maioria dos mendigos não é morador de rua, assim como nem todo morador de rua é mendigo. Observei que alguns moradores de rua de Porto Alegre, em vez de pedirem esmolas, sobrevivem de pequenos trabalhos realizados para os comerciantes (donos de restaurantes em especial) e moradores de locais próximos dos seus pontos de pernoite.

Segundo Oenning (2015), que escreve a respeito das “performances de rua”¹⁸, para ser um bom pedinte, um bom vendedor, é necessário ingressar num universo de regras, normas, códigos, gestos, movimentos e expressões, que vai sendo aprendido e que auxilia na venda ou na arrecadação da esmola. Sales (2005) sublinha que a arte da mendicância é difícil e como tal exige conhecimento. É a aprendizagem de uma espécie de arte performática que possibilita aos mendicantes, por exemplo, conseguir “roubar” o olhar dos pedestres ou passageiros no caso do transporte público. Para tornar-se um mendicante, deve-se ingressar em uma “escola da mendicância”, aprender os códigos para o desempenho da função, além de gestos e expressões próprias para a “performance do necessitado”. O objetivo é sempre sensibilizar, obter atenção, chamar ao contato tantas almas caridosas quanto for possível e obter ajuda em alimentos ou dinheiro (no caso do transporte público dinheiro ou vale-transporte). As doações recebidas normalmente são pequenas, mas no acumulado sustentam e viabilizam a subsistência diária.

Sales (2005) considera que uma questão muito importante para a prática do esmoleiro é a formação do ponto, que é produto de uma atitude individual e também coletiva, uma vez que depende de acordos sobre qual área ou local está disponível. No caso desta pesquisa, todos os pedintes e vendedores têm o mesmo ponto fixo, que é um ponto que se move: o Trensurb. Por ser um meio de transporte pelo qual circula muita gente todos os dias, o trem acaba sendo um ponto interessante (e certamente rentável) para a prática da mendicância e do comércio informal. O trem é um ponto singular, que se locomove, que faz barulho, que possui roletas e seguranças, e que exige adaptações por parte de pedintes e vendedores, os quais, desautorizadamente, exploram as potencialidades financeiras do meio de transporte. Tratarei a seguir sobre esse ponto móvel, um espaço aglutinador da diversidade presente na Região Metropolitana, sobre as características das cidades que percorre e sobre o perfil das pessoas que o frequentam.

1.2 O trem, a cidade e as pessoas

A cidade, como nos fala a historiadora Marisa Midori Deaecto (2008), ao comentar a obra¹⁹ de Fernand Braudel, desde os seus primórdios, vai, por meio de suas rotas, atrair pessoas de várias procedências, se consolidando como um ponto de encontro entre seres humanos diversos, um lugar de infinitas possibilidades para se realizar a intercomunicação, a troca, a conexão, o encontro com o outro, com o não familiar. A origem das cidades, como destaca a

antropóloga Janice Caiafa (2007), envolve deslocamentos que atraíram pessoas de várias procedências e que povoaram um espaço em constante estado de renovação. “São fluxos que vêm de fora e que vão criar um nomadismo propriamente urbano, construir a cidade como lugar de circulação e dispersão” (p. 118).

A cidade, segundo Wirth (1967), pode ser sociologicamente definida como um núcleo relativamente extenso, abundante e estável, de pessoas socialmente díspares. A disparidade que caracteriza os homens da cidade atua no sentido de quebrar estruturas sociais rígidas, produzindo maior mobilidade, instabilidade e insegurança, e a filiação dos sujeitos a uma grande quantidade de grupos sociais que eventualmente podem até se opor.

A cidade tem sido, dessa forma, o cadinho das raças, dos povos e das culturas e o mais favorável campo de criação de novos híbridos biológicos e culturais. Ela não só tolerou como recompensou diferenças individuais. Reuniu povos dos confins da terra porque eles são diferentes e, por isso, úteis uns aos outros e não porque sejam homogêneos e de mesma mentalidade. (WIRTH, 1967, p.97).

Nesse sentido, Caiafa (2019) ressalta que a ocupação coletiva e a circulação constante de indivíduos diversos, que caracterizam as cidades, geram, em maior ou menor grau, heterogeneidade. “Embora o povoamento urbano envolva igualmente um processo de fixação, os fluxos urbanos não cessam de renovar a vida social nas cidades” (CAIAFA, 2019, p. 09).

Hoje em dia, as áreas urbanas, especialmente as grandes áreas urbanas, são aglomerados ocupados por populações imensas e que reúnem as contradições da sociedade capitalista num reduzido espaço físico. Trata-se, conforme Magnani (1996), das metrópoles e suas mazelas, tais como a pobreza, a desigualdade e a violência. Mas também com os arranjos que seus habitantes realizam para conseguir sobreviver, combinando o passado e o presente, o conhecido e o desconhecido, o tradicional e as vanguarda, os centros e as periferias. O modo de vida urbano envolve, por um lado, muitos desafios; por outro lado, vínculos de sociabilidade e relacionamento que geram modos e padrões culturais próprios e peculiares.

A vida em uma metrópole, conforme Magnani (2002), propicia a existência de redes, de pontos de contatos, de modos de mediações por meio dos quais os indivíduos experienciam a vida em cidade, efetivamente, em seu dia-dia. Deste modo, os habitantes das cidades não são visualizados como indivíduos atomizados, mas como seres humanos múltiplos, variados em seu comportamento, pessoas que possuem um cotidiano na paisagem da cidade e na dependência de seus equipamentos.

Nessa perspectiva, Park (1967), pontua que a cidade não é meramente um mecanismo físico, um emaranhado de concreto, veículos e toda ordem de apelos ao artificial. Ela se relaciona diretamente com o modo de vida de seus habitantes, sendo também um produto da natureza humana. E sua influência, conforme sublinha Caiafa (2007, p. 117) transcende os seus limites territoriais: “A cidade estende sua ação para além de seus limites e se constitui por esse campo que gera”. Como coloca Wirth (1967), o modo de vida urbano se ampliou para além do território da própria cidade, acentuado o papel das cidades como elementos dominantes da nossa civilização, graças aos avanços tecnológicos em comunicação e transportes.

Atualmente, nas metrópoles brasileiras, o transporte público, especialmente o trem e o metrô, por onde circulam milhares de pessoas todos os dias, estão entre os espaços que mais possibilitam a convergência da diversidade de sujeitos que circula pelo perímetro urbano. São espaços de viagem em coletivo, de acordo com Caiafa (2019), em que o encontro imprevisível e pontual de indivíduos de várias procedências promove o “sucesso das forças diferenciadoras da cidade” e o “aspecto notável dessa experimentação da diferença: a renovação e a invenção dos processos subjetivos e das modalidades de comunicação” (p. 10).

No entanto, crescentes redutos individualistas e/ou consumistas como *shoppings*, carros e condomínios fechados, vêm transformando as cidades naquilo que o escritor gaúcho Luiz Fernando Veríssimo (2007, p.03) define como “réplicas feudais de um castelo cercado”. Para Caiafa (2019), em espaços seguros e controlados, como a casa ou automóvel, “somos poupados [...] da imprevisibilidade que nos leva a inventar e não a reconhecer” (CAIAFA, 2019, p.15), poupados do encontro aleatório com a variedade que a cidade nos oferece.

Porto Alegre e sua região metropolitana se inscrevem, em alguma medida, nessa tendência isolacionista e desagregadora das cidades, em que é possível comprar o privilégio de circular por lugares seletivos e através de meio de transportes particulares, evitando desse modo, o contato com gente diferenciada. O atual estágio de metropolização da cidade inclui empreendimentos imobiliários e de consumo que encarceram as pessoas em espaços privativos, onde o que se valoriza são as convivências entre semelhantes e exclusivos. Ainda assim, há locais que sobrevivem enquanto espaços públicos importantes, áreas de heterogeneidade e de mistura social, como o Trensurb, trem que liga Porto Alegre aos municípios de Canoas, Esteio, Sapucaia do Sul, São Leopoldo e Novo Hamburgo, situados na região conhecida como Vale dos Sinos²⁰.

Esse trem, público, promove o deslocamento rápido e barato de milhares de pessoas todos os dias e tem um papel importante no processo de metropolização da cidade de Porto

Alegre. Simples, mas funcional, imprescindível à população e às cidades que conecta e, com o serviço um tanto prejudicado por cortes governamentais²¹, o Trensurb é um local onde há possibilidade de tomar contato com outros desconhecidos. Contato que se expressa em pequenos diálogos, em esbarrões, em troca de olhares, em sentar-se ao lado ou simplesmente em viajar sozinho acompanhado de estranhos.

1.2.1 Porto Alegre: a metrópole de alma rural

Porto Alegre, a metrópole mais ao sul do Brasil, segundo Soares e Fedozzi (2016), insere-se no processo de metropolização brasileiro dos anos 50 e 60. Para Viegas (2018), a tendência de redistribuição e mobilidade de pessoas no Rio Grande do Sul à época incluiu predominantemente trabalhadores saídos da zona rural do estado e alguns estrangeiros, “notadamente europeus, em fuga do cenário (des) construído pela Segunda Guerra Mundial” (VIEGAS, 2018, p. 17).

A Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA), criada em 1973, constituiu-se, inicialmente, em torno de um modelo espacial que considerava Porto Alegre como centro de gestão e de serviço, onde se concentravam os indivíduos das classes dirigentes e de maior poder aquisitivo, e os municípios da Região Metropolitana como cidades industriais, cidades dormitório, espaços produtivos e de reprodução da força de trabalho.

Na atualidade, a Grande Porto Alegre, com 34 municípios²² e, com mais de quatro milhões de habitantes, é a quarta concentração econômica e urbana brasileira, após as regiões metropolitanas de São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte. Ela reúne, segundo Rippel (2018), municípios de elevada conurbação²³ cuja área se caracteriza por um crescimento que expandiu a capital, prolongando-a para fora de seu perímetro, absorvendo aglomerados rurais, além das cidades do seu entorno.

A partir dos anos 1990, a aceleração do processo de desindustrialização do município de Porto Alegre levou à dispersão da indústria pelos principais eixos de mobilidade da Grande Porto Alegre. Com chegada do século XXI, conforme Soares e Fedozzi (2016), uma nova fase “desenvolvimentista” e “liberal-periférica” de crescimento econômico provocou transformações importantes no espaço metropolitano, as quais envolveram “desconcentração metropolitana, o surgimento de novas centralidades, a diversificação social e a configuração de um espaço metropolitano mais heterogêneo, fragmentado e complexo” (SOARES; FEDOZZI, 2016, p. 194).

A Capital dos Gaúchos, como costuma ser chamada, passou a concentrar bairros ocupados pela classe média, por uma forte concentração de indivíduos das classes superiores e pela presença de populares na sua periferia, localização esta que extravasa para o território dos municípios do seu entorno, a exemplo de Canoas, Viamão e Alvorada. A população pobre e de baixa renda (também estimulada por incentivos de moradia como o Minha Casa Minha Vida) passou a intensificar sua presença na periferia metropolitana. Cidades como Esteio e Sapucaia do Sul ainda hoje mantêm, de certo modo, a característica de cidades dormitórios. Por outro lado, surgem espaços elitizados em cidades de forte centralidade na Região Metropolitana, como Novo Hamburgo, São Leopoldo, Canoas e Gravataí²⁴. A localização de setores da elite econômica nessas cidades, que também estão entre as mais populosas da região, “é evidenciada pela presença de novos equipamentos comerciais (*shopping centers*) e de serviços, bem como pelo estabelecimento de áreas residenciais nobres, especialmente em condomínios fechados.” (SOARES; FEDOZZI, 2016, p. 189).

Soares e Fedozzi (2016) ressaltam que o desenvolvimento da metropolização de Porto Alegre, ao longo de décadas, ampliou as desigualdades intrametropolitanas, ou seja, entre os espaços da própria região metropolitana (o bairro rico, o bairro pobre, as “zonas” valorizadas, revitalizadas, deterioradas, desvalorizadas). A recente reconfiguração metropolitana, evidentemente, segundo os autores, não se impõe como um todo sobre a RMPA, mas se apresenta como tendência dominante – segregadora, gentrificadora e privatista – especialmente em seus espaços mais valorizados e dinâmicos. Nesse sentido, Caiafa (2009) adverte que a especulação capitalista do solo urbano trabalha “contra a produção de espaços coletivos heterogêneos, lugar da comunicação urbana e vetor de transformação social e subjetiva” (CAIAFA, 2019, p. 10). De acordo com a autora, a “aventura própria das cidades”, a possibilidade de surpresa e encontro com o diferente, só se realiza no espaço coletivo e na convivência com a diversidade.

Rippel (2018), analisando inclinações captadas nos censos demográficos brasileiros de 1991, 2000 e 2010, destaca que diminuiu a entrada de pessoas vindas de outros estados e países. Portanto, a migração que envolveu a Região Metropolitana de Porto Alegre neste período originou-se majoritariamente na própria região e no interior do estado, ou seja, foi predominantemente interna. Por outro lado, ganharam destaque os movimentos pendulares: trabalhadores que residem em uma cidade da Grande Porto Alegre e trabalham em outra. Esses deslocamentos, que ocorrem diariamente, se dão predominantemente por meio de veículos individuais, automóveis²⁵ e motos, cuja frota, segundo dados da prefeitura de Porto Alegre,

crece desde o Plano Real a uma taxa média de 2,39% e 10,26% ao ano, respectivamente. Ainda assim, cerca de 200 mil passageiros recorrem diariamente ao transporte coletivo, ônibus e trem, para deslocar-se entre a capital e os municípios do seu entorno.²⁶

Observando Porto Alegre dentro de um contexto mais global, podemos dizer, como apontam Soares e Fedozzi (2016), que estamos diante de um “novo modelo da metrópole latino-americana”, o qual exacerba inclinações centro-periferia de períodos anteriores do processo de metropolização, apresentando, agora, o fenômeno em um formato mais complexo, disperso e fragmentado. “Este novo modelo ‘globalizado’ estaria se generalizando por todo o continente, do Rio Grande ao Cone Sul, guardando suas especificidades regionais e locais, mas também podendo ser [...] identificado na própria metropolização brasileira” (SOARES; FEDZZI, 2016, p. 169).

Essas especificidades locais de que nos falam os autores passam pelos aspectos identitários do Rio Grande do Sul. O estado, ao longo de sua história, adquiriu singularidades devido às circunstâncias de sua formação: posição geográfica distante do centro do país, especializado na produção de gado e leite, constantemente envolvido em guerras entre portugueses e espanhóis, o que levou ao fortalecimento da estância enquanto unidade produtiva e centro de poder, e incutiu entre a sua população o apego ao universo rural. Nesse sentido, Konflanz (2013) salienta:

[...] na Capital, sobre seus habitantes, ainda muitos nasceram no interior, ou foram seus pais ou avós que nasceram, ou seja, para um morador qualquer de Porto Alegre, pode-se dizer ainda nos dias de hoje, que se ele próprio não é do interior, há grande probabilidade de que seus pais ou avós tenham sido. Isso de certa forma mantém uma herança rural ainda recente na população. (KONFLANZ, 2013, p. 108).

A marca de Porto Alegre reside justamente em preservar o contraste: ser cidade grande, ainda com vestígios de interior. O que não deve ser confundido com velhas identidades, firmemente enraizadas em localidades bem delimitadas. Portanto, é uma característica que já atua, como salienta Konflanz (2013), dentro da lógica da globalização, que tende a produzir, simultaneamente, novas identificações "globais" e novas identificações "locais". É esse contexto que envolve os habitantes e a dinâmica urbana da Região Metropolitana de Porto Alegre. O Trensurb, enquanto um meio transporte singular e capaz de aglutinar e movimentar milhares de pessoas todos os dias, toma parte nessa conjuntura. A diversidade das cidades encontra-se (aleatoriamente) no trem. É um ponto de agregação e convivência de uma variedade de sujeitos, que tem suas singularidades locais e as multiplicidades humanas características das cidades da grande Porto Alegre.

O Trensurb, como destaca a já citada publicação *Transporte metroferroviário de passageiros (2016)*, da Confederação Nacional do Transporte, foi inaugurado em 2 de março 1985, a época com 27 km de extensão, 15 estações e 25 trens, interligando a área central de Porto Alegre a Canoas, Esteio e Sapucaia do Sul – em um traçado que acompanhava em parte a diretriz da BR-116. Em 1997, a linha foi estendida a São Leopoldo e, em 2012, a Novo Hamburgo. O sistema de trens urbanos de Porto Alegre, que inclui o trem e o aeromóvel²⁷, conta com 43,9 km de extensão – sendo 42,9 km para o trem metropolitano e 1,0 km para o aeromóvel – em duas linhas e 23 estações – sendo 20 locais, uma terminal para o trem metropolitano (estação Mercado), uma terminal para o aeromóvel (dentro do Aeroporto Internacional Salgado Filho) e uma integrando os dois sistemas (na estação Aeroporto).

O Trensurb esteve (e está) inserido no processo de metropolização de Porto Alegre e tem um importante papel na mobilidade entre as principais cidades do Eixo Norte²⁸ da Região Metropolitana, o que será tratado no próximo tópico.

1.2.2 O trem: um imprescindível facilitador do deslocamento

A Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S. A. (TREN SURB) foi criada em 1980 para implantar e operar uma linha de trens urbanos no Eixo Norte da Região Metropolitana de Porto Alegre e atender, diretamente, as populações dos municípios de Porto Alegre, Canoas, Esteio, Sapucaia do Sul, São Leopoldo e Novo Hamburgo.²⁹ É, atualmente, uma sociedade de economia mista na qual a União é a maior acionista, com 99,8812% do capital, seguida do Estado do Rio Grande do Sul, detentor de 0,0919%, e do município de Porto Alegre, com 0,0269%.³⁰ O trem metropolitano que a empresa opera ficou conhecido como “O Trensurb” e é referido assim por aqueles que o utilizam, embora a denominação “metrô gaúcho” também apareça. Dessa forma, a denominação “a Trensurb” refere-se à empresa, e a denominação “o Trensurb”, na linguagem corrente na cidade, refere-se ao trem que a empresa opera.

O Trensurb começou a ser idealizado a partir de 1976, por meio de estudos desenvolvidos pelo Grupo Executivo de Integração das Políticas de Transportes da Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. Esse Grupo justificou o projeto pela redução do fluxo de veículos na BR-116, que já estava bastante congestionada naquela época, e pela oferta de transporte para a população dos municípios mencionados, colocando-se como uma alternativa de mobilidade intrametropolitana, rápida, segura e de baixo custo³¹.

Entre os anos de 1980 e 1985, foram realizadas as obras necessárias para implementação da via, como colocação de trilhos, dormentes, rede elétrica aérea e demais obras necessárias à reorganização do tráfego de veículos. A primeira etapa implantada atingiu os municípios de Porto Alegre a Sapucaia do Sul, totalizando 27 km de linha e contando com 15 estações. Em 1997, o Trensurb chegou à cidade de São Leopoldo, com a inauguração da Estação Unisinos, e, em 2000, foi aberta a Estação São Leopoldo. Em julho de 2012, começaram a operar mais duas estações: Rio dos Sinos, também em São Leopoldo, e Santo Afonso, em Novo Hamburgo. Em maio de 2014, iniciou-se a operação comercial em outras três estações: Industrial, Fenac e Novo Hamburgo, todas no município de Novo Hamburgo.³² Assim, atualmente, a única linha do Trensurb atende uma extensão de 42,9 quilômetros, no Eixo Norte da Região Metropolitana de Porto Alegre, e possui 22 estações: Mercado, Rodoviária, São Pedro, Farrapos/IPA, Aeroporto, Anchieta, localizadas no município de Porto Alegre; Niterói/UniRitter, Fátima, Canoas/La Salle, Mathias Velho, São Luís/Ulbra, Petrobrás, em Canoas; Esteio, na cidade de Esteio; Luiz Pasteur, Sapucaia, em Sapucaia do Sul; Unisinos, São Leopoldo, Rio dos Sinos, em São Leopoldo; Santo Afonso, Industrial, Fenac e Novo Hamburgo, em Novo Hamburgo.³³ A maioria do trecho coberto pelo Trensurb é urbano, sendo possível encontrar algumas áreas mais rurais apenas depois da Estação Sapucaia.

O Trensurb tem poucas estações na capital, não sendo tão significativo para a mobilidade dentro do município de Porto Alegre, mas da capital para as principais cidades do Eixo Norte da Região Metropolitana. Contudo, as estações de Porto Alegre ficam em pontos importantes de circulação de pessoas: o mercado público, no centro, onde se encontram os principais terminais de ônibus que circulam por toda a capital e também os terminais de ônibus que levam até outras cidades da Região Metropolitana (que o Trensurb não cobre), como Guaíba, Gravataí e Viamão; a rodoviária, de onde chegam e saem todos os ônibus que ligam a capital ao interior do estado, a outros estados (como Santa Catarina, Paraná, São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília) e aos países vizinhos do estado sulino (Argentina e Uruguai, especialmente); o aeroporto, principal ponto de entrada e saída do estado, onde, além da estação de trem, a Empresa de Trens Urbanos opera ainda um sistema de aeromóvel (com dois veículos, sendo um com capacidade para 150 passageiros e outro com capacidade para 300 passageiros), implantado em 2013, como parte das benfeitorias realizadas na cidade para receber a Copa do Mundo de 2014, que permite integração e acesso rápido e direto ao Aeroporto Internacional Salgado Filho, sem custo adicional para os usuários do trem; a Farrapos, um bairro da capital

que está passando por um processo de degradação em razão da alta criminalidade e da existência de vários pontos de prostituição.

Os trilhos do Trensurb literalmente atravessam as cidades de Canoas, Esteio, Sapucaia e São Leopoldo. A estação Canoas fica exatamente no centro da cidade, próxima à Prefeitura. A estação Mathias Velho passa por um bairro de mesmo nome, que comporta muitas áreas invadidas, habitações precárias, e que está entre os bairros mais violentas do estado do Rio Grande do Sul. A estação São Luís/Ulbra já inclui um bairro “nobre” de Canoas, com alguns condomínios fechados. A estação Esteio fica também no centro de Esteio, que é uma cidade, como já mencionado, em que persiste a característica de cidade dormitório, assim como Sapucaia do Sul. A estação Luiz Pasteur está bem na divisa entre as duas cidades. A estação Unisinos, em São Leopoldo, dá acesso a Unisinos, uma das maiores universidades privadas do estado. A estação São Leopoldo fica no centro de São Leopoldo, ao lado do Museu do Trem. As estações Fenac e Industrial dão conta de áreas industriais de Novo Hamburgo, e a estação Novo Hamburgo também fica no centro da cidade.

Novo Hamburgo, São Leopoldo e Canoas têm áreas bastante industrializadas, situando-se entre os municípios mais ricos do estado, ao mesmo tempo em que possuem bairros muitos pobres e problemas sociais típicos de áreas urbanas e desenvolvidas. E o trem faz este caminho entre as 22 estações, abrangendo pontos diversos dessa faixa da Grande Porto Alegre, que agrega pobreza, riqueza, indústria, empreendimentos diversos, moradias ricas e miseráveis. Pessoas das mais variadas procedências circulam pelo trem e por suas estações, que, proposital e estrategicamente, estão situadas em locais onde já existe um alto fluxo de indivíduos.

As estações do Trensurb são parecidas no formato, mas não exatamente iguais. Elas são bastante modestas e pouco lembram uma estação de metrô de São Paulo ou do Rio de Janeiro, por exemplo, tampouco algo como a estação da Luz³⁴. Na entrada de cada uma delas encontramos a bilheteria e um raso comércio: uma pequena lancheria (no formato quiosque, mas sem lugares para sentar) vendendo água, doces, etc. E mais alguma lojinha com bugigangas de pouco valor. Na estação Mercado, que é uma das maiores, há uma lancheria e alguns quiosques. Durante a semana também é possível encontrar lá um estande de venda de passagens aéreas da Gol Linhas Aéreas. Algumas estações possuem caixa eletrônico 24 horas e caixa eletrônico do Banco do Estado do Rio Grande do Sul (Banrisul). É tudo muito simples, no formato e na estética. Em termos de formato, as estações localizadas em São Leopoldo e Novo Hamburgo, que foram inauguradas mais recentemente, são praticamente iguais às antigas (com escadas rolantes e um pequeno quiosque), mas elas têm estética mais arrojada que as estações

antigas e, por serem mais novas, estão também mais cuidadas, pintadas e limpas, menos depredadas.

Há comércio ilegal (ambulantes) e pessoas pedindo esmolas nos acessos e nas proximidades de todas as estações do Trensurb, embora, em alguns pontos, a prática seja mais intensa que em outros.

Dentro das estações, normalmente no muro que protege os trilhos, visível quando já se está na plataforma para pegar o trem, costuma haver algumas placas publicitárias.

A Trensurb tem uma frota composta por 40 trens (25 estão em operação desde a década de 80), cada um com quatro carros, com capacidade média para transportar 1.080 passageiros. As cores da Trensurb, azul e vermelho, se destacam nas composições: os bancos dos trens mais antigos são vermelhos e o mapa da linha normalmente aparece escrito em azul. Os trens mais antigos estão com o piso gasto e não possuem ar-condicionado. Os mais novos têm sistema de refrigeração e monitores, que transmitem anúncios publicitários, notícias, horóscopo e avisos aos usuários.

Nos trens e nas plataformas, há um sistema de sonorização que fornece diversas informações. Anuncia, por exemplo, os nomes das estações, apela para a gentileza dos passageiros, pedindo para deixarem livres os assentos destinados às pessoas com necessidades especiais. E, além disso, solicita aos usuários que denunciem vendedores e pessoas que estejam exercendo algum tipo de atividade ilegal nos vagões e estações.

Nos últimos anos, a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S. A. perdeu subsídios do governo, o que levou à precarização dos serviços e ao aumento no preço da passagem. Segundo informações apresentadas em reportagem do Jornal O Sul³⁵, “Em fevereiro de 2018, a tarifa, que custava R\$ 1,70, sofreu um aumento de 94%, passando para R\$ 3,30. Em março de 2019, a tarifa sofreu um novo acréscimo e passou para R\$ 4,20”. Atualmente, o valor é R\$ 4,50. Ainda de acordo com a reportagem, a Trensurb está entre os 105 (cento e cinco) bens públicos que devem ser concedidos pelo governo federal à iniciativa privada. Sua privatização foi oficializada por meio de uma resolução publicada no Diário Oficial da União do dia 24 de junho de 2019, que previa a publicação do edital de privatização até o primeiro semestre de 2021, e o leilão da empresa no segundo semestre do mesmo ano. Entretanto, esse processo está atrasado porque o Sindicato dos Metroviários do Rio Grande do Sul (SINDMETO-RS) vem, conforme informações do site da entidade, atuando judicialmente e politicamente no sentido de impedir a privatização da Trensurb.³⁶

O trem, como destaca Corteletti (2015), tem importância significativa na dinâmica das cidades em que está inserido. Um demonstrativo disso é que qualquer falha no Trensurb (ou greve), especialmente em dias de semana, costuma instalar o caos na região coberta por este veículo de transporte, e a BR116 fica intrafegável.

Ao longo da sua história, o Trensurb consolidou-se como meio de transporte de passageiros, indutor de desenvolvimento social e econômico. Introduziu e motivou mudanças nos hábitos da população, alterando consideravelmente a realidade dos municípios de sua abrangência. Corteletti (2015) afirma que o trem é um facilitador do deslocamento, pois cobre grandes distâncias de forma rápida em uma estrutura viária exclusiva. Caiafa (2013) afirma que o metrô pode ser visto como um equipamento coletivo, ou seja, um dispositivo urbano de uso comum. O trem metropolitano é outra modalidade (mais antiga no país) de equipamento coletivo de transporte de massa.

O transporte coletivo, segundo Caiafa (2007), é um grande agente dos desafios da cidade, porque constrói acesso aos lugares e se configura como um tipo de ocupação coletiva do espaço urbano:

“O transporte coletivo, ao distribuir de alguma forma a população, ao conduzir para longe das vizinhanças, tem um aspecto dessegregante. [...] O transporte coletivo reúne à sua maneira desconhecidos e dispersa a população, realizando por si só abertura” (CAIAFA, 2007, p. 119).

Caiafa (2013) também destaca que no transporte público é preciso se adaptar ao ritmo dos outros, dos desconhecidos que compartilham aquele espaço conosco. “Nem se apressar, nem ralentar – aceitar o ritmo coletivo – e dar a vez, não querer levar vantagem” (p. 48). Segundo a autora, “os ritmos coletivos vão variar muito nas diferentes cidades e talvez mesmo em diferentes lugares das cidades” (p. 48).

Em conexão com isto, pode-se talvez sugerir que o metrô ou trem, como parte da cidade, como parte da metrópole, de certa forma, segue o tempo da cidade em que está inserido. E como explicar em palavras o ritmo do Trensurb? Ele demora um pouco para chegar às estações, nos finais de semana, a espera é longa, podendo chegar a quase uma hora. Então, digamos que ele, um símbolo móvel do Rio Grande urbano, não é tão frenético, nem tão lotado, nem tão arrojado como os metrôs e trens da rede urbana das cidades do centro do país. “Anda” assim em ritmo moderado. Mas cumpre, satisfatoriamente, a função de promover, rapidamente, a mobilidade entre Porto Alegre e o Vale do Rio dos Sinos. Ele pulsa, mais ou menos, na batida da cidade de Porto Alegre, uma metrópole, cosmopolita, atravessada por uma aura rural e

provinciana. É um modal antigo, defasado em estética e inovações tecnológicas, um pouco rústico, mas tem seu charme.

O trem está, assim como as cidades, sempre se transformando; afinal, é preciso dar conta de novas demandas urbanas que estão sempre surgindo. Em 2020, o Trensurb precisou, assim como as cidades e seus habitantes, adaptar-se à nova e lamentável realidade da pandemia do coronavírus. Enquanto meio de transporte massivo, foi apontado como um dos locais de grande risco de disseminação do vírus da Covid-19. Uma faixa gigante com a inscrição: “obrigatório o uso de máscara” foi fixada na entrada da estação Mercado, cartazes menores com orientações sobre uso de máscara e distanciamento social foram colocados nas estações e dentro dos vagões, além de anúncios nos monitores internos dos trens. Nas plataformas, escutava-se um áudio com a seguinte mensagem: “Senhores Usuários, a Trensurb informa que o uso de máscara é obrigatório nas plataformas e no trem. Proteja você, a sua e a nossa família”.

Apesar de todos os avisos, muitas pessoas, incluindo funcionários da empresa, ignoravam as orientações sanitárias e não havia nos espaços do trem nenhum tipo de fiscalização do cumprimento das medidas. Outra ação implantada para tornar os descolamentos mais seguros, durante a pandemia, foi a ampliação da circulação de trens acoplados (totalizando oito carros, ao invés dos quatro usuais) e com as janelas abertas, sendo possível viajar, fora dos horários de pico, com pouquíssimas pessoas em cada vagão. Tal medida não foi possível nos trens mais novos, cujas composições não possuem divisórias (não estão separados por vagões), as aberturas das janelas são muito pequenas, e o ar-condicionado é imprescindível. Esses trens circulavam superlotados nos horários de pico. A Trensurb também colocou dispensadores de álcool gel em todas as estações, mas a reposição não era feita com regularidade, então nem sempre o usuário encontrava álcool gel ao apertar o dispositivo.

A pandemia do coronavírus alterou, portanto, a vida da cidade de Porto Alegre, do Brasil e do mundo, e o trem, de alguma forma, adaptou-se ou tentou adaptar-se às novas necessidades de biossegurança que foram impostas. No próximo tópico tratarei do usuário do Trensurb, das pessoas que se adaptam a uma viagem ao lado de desconhecidos e às normas de conduta do trem, para se deslocarem em um veículo coletivo ágil e de baixo custo.

1.2.3 As pessoas que pegam o trem

Nas cidades, mesmo que se busque ignorar qualquer distração ao locomover-se pelo perímetro urbano, o contato e o confronto com desconhecidos são, em algum grau, inevitáveis,

pois existe “um fluxo imprevisível de gente de diferentes procedências, estranhos que passam por nós em grandes variedades” (CAIAFA, 2007, p. 117). A marca da cidade é, justamente, a experiência do inesperado, do imprevisível que acompanha a “aventura” de deixar o conforto da casa, do apartamento, do condomínio fechado e ir às ruas, às praças, ao transporte público, sujeito às surpresas que o contato com estranhos, mesmo que passageiro e superficial, pode proporcionar. No espaço urbano, “em constante movimento, gera-se um *nomadismo* tipicamente urbano, em que todos, inclusive os nativos, se tornam estrangeiros ao se exporem à variedade incessantemente renovada” (CAIAFA, 2007, p. 117).

Como assinala Rippel, os movimentos intrametropolitanos na Grande Porto Alegre:

[...] estão ligados ao desdobramento de dois processos: a periferização da população (resultante de problemas urbanos ligados à utilização e valorização do solo) e a redistribuição espacial da atividade produtiva nas regiões (RIPPEL, 2018, p. 09).

Os veículos públicos dão conta de deslocar essas pessoas que residem e se movimentam pela complexidade da atual Região Metropolitana. O Trensurb, em especial, promove o transporte cotidiano de uma diversidade de pessoas que se deslocam para atividades laborais, culturais, sociais e de lazer.

No meio heterogêneo das cidades, pontua Caiafa (2013), estranhos se cruzam constantemente nos locais públicos, em situações diversas e, de modo singular, no transporte público.

O encontro de desconhecidos – nas mais diversas situações e implicando diferentes níveis de contato e comunicação – tão emblemáticos das cidades, passa em algum grau [...] pelo uso coletivo dos equipamentos urbanos. (CAIAFA, 2013, p. 53).

A autora destaca que estamos, nos equipamentos coletivos, sempre cruzando com gente estranha “– e seus trajes, gestos, olhares, nos acenam com alguma coisa nova, diferente, que pode nos dar alguma ideia, despertar curiosidade, desejo, aversão” (CAIAFA, 2013, p. 53). Esses contatos entre “eu” e “outros” variados acontece também no trem. Todo o percurso percorrido pelo Trensurb em um sentido de viagem (norte ou sul) dura mais de 1 (uma) hora e passa por 22 (vinte e dois) pontos (estações) em cidades distintas e/ou em locais distintos de uma mesma cidade. Nesse período, entre vagões lotados e vazios, entre entrada e saída de pessoas nas estações, há muitos cruzamentos e encontros não marcados com desconhecidos, com “gente de toda parte”, que dali vai para algum outro lugar dentro ou fora da Região Metropolitana.

Em meio à diversidade de usuários do trem, entretanto, é possível encontrar tendências, hábitos comuns, como nos revela a pesquisa *Satisfação e perfil do usuário Trensurb* (2019), pesquisa que é realizada esporadicamente pela empresa Trensurb e que apresenta um pouco do perfil do usuário do trem. De acordo com a publicação, os usuários do Trensurb são, em sua maioria, “mulheres, solteiras, com até 39 anos, ensino médio e renda familiar entre R\$ 999,00 até R\$ 4.990,00. A iniciativa privada é o local onde 47% dos usuários do sistema está empregado(a)” (SAUER, 2019, p. 107). Existe uma menor presença de usuários acima dos 60 anos.

A pesquisa aponta ainda que a maioria dos passageiros utiliza o trem há mais de cinco anos e o faz de segunda-feira a sábado. “Em comparação aos anos anteriores, chama a atenção que vem se mantendo a queda de novos entrantes no sistema, ficando, nessa pesquisa, em 7%” (SAUER, 2019, p. 107). A rapidez é o principal motivo de uso do trem (fugir dos congestionamentos da BR 116), e a maioria dos usuários se desloca da casa em direção a outros lugares e tem a casa como principal local de retorno. Possivelmente uma parcela significativa dos usuários se utiliza do trem para realizar movimentos pendulares, sair da cidade de origem para trabalhar em outra (próxima) e retornar à residência.

O Trensurb é relativamente bem avaliado pelos passageiros, mas a publicação revela que vem crescendo a insatisfação com a deterioração do serviço. Os itens mais mal avaliados pelos usuários, conforme a pesquisa, são: a) segurança/violência/assaltos/furtos e roubos nas passarelas e acessos; b) lotação dos trens; c) infraestrutura/ instalações das escadas e instalações dos banheiros; d) mendicância, comércio ilegal e apresentações informais no interior dos trens.

Nugem, Santos e Oliveira (2012), referindo-se à satisfação dos passageiros do Trensurb, assinalam que estes, ao se utilizarem de um serviço público, ultrapassam a categoria de simples consumidores, alçando ao status de cidadãos, o que lhe confere direitos, entre os quais o de exercer controle sobre a organização geral do serviço exigindo o funcionamento em seu benefício. De outra parte, Araújo *et al.* (2011), destacam que leis, normas e regras para a mobilidade são forçosamente criadas para garantir o respeito e a convivência coletiva e para atenuar os conflitos. É pelo ambiente normativo, seguidamente descumprido, que a sociedade busca padrões de segurança e bem-estar.

Para Caiafa (2013), em “espaços exigentes” e regradados como o metrô (ou o trem), os indivíduos são interpelados pelos signos desses espaços e agem “compondo com eles.” Ao entrar nesses locais os indivíduos “também se comunicam, entre si e constantemente com os artefatos técnicos que são necessários abordar para viajar [...]” (CAIAFA, 2014, p. 596). Como

já mencionamos, o Trensurb é um pouco defasado em termos de artefatos técnicos. Ele tem o básico comum a esse tipo transporte (o cartão para colocar na roleta, a própria roleta, a porta dos vagões que se fecha automaticamente, a sinalização e os avisos no monitor que fica dentro de alguns vagões). Mas, ainda assim, para usar esse meio de transporte coletivo, os usuários precisam cumprir normas e regulações, algumas previstas no Regulamento do Usuário (2019), que proíbem uma série de ações nos trens e nas plataformas. Entre elas, constam:

- *Colocar cartazes, distribuir panfletos ou comercializar qualquer espécie de mercadoria sem prévia autorização da Trensurb;
- *Portar volumes que, por sua natureza ou tamanho, molestem ou exponham a riscos os demais passageiros e/ou prejudiquem a operação;
- *Andar de bicicletas, patins, skates ou similares no interior dos trens, plataformas e estações;
- *Pedir esmolas ou donativos;
- *Promover discursos, passeatas ou aglomerações públicas não autorizadas;
- *Promover nas estações e trens apresentações artísticas não autorizadas;
- *Permanecer no interior das composições junto aos terminais.

Observa-se que muito do que “não pode” tem relação com a presença, indesejada, de pedintes e vendedores (não legalizados) no trem. Eles fazem discursos, distribuem papéis com pedidos de ajuda, portam cartazes, vendem mercadorias sem autorização e pedem esmola. E são constantemente encontrados nas plataformas e principalmente dentro dos vagões do Trensurb. A presença desses sujeitos, como revela a pesquisa de satisfação do usuário, não é bem-vista pelos outros passageiros e existe (ao menos no regulamento) uma tentativa da Trensurb de repelir suas atividades. Contudo, na prática diária, eles são tolerados, e a segurança do trem seguidamente “deixa passar”.

De todo modo, pedintes e vendedores representam aquela diversidade do meio urbano com a qual parece que não se deseja esbarrar. Eles nos lembram de que “nem tudo são flores”, e a cidade é um lugar desigual: acolhe a todos, mas não da mesma forma.

A mais recente pesquisa *Satisfação e perfil do usuário Trensurb*, realizada em 2020, mostra resultados muito semelhantes aos de 2019. No entanto, segundo a pesquisa, a percepção dos usuários em relação à mendicância, ao comércio ilegal e às apresentações informais no interior dos trens teria melhorado³⁷, embora ainda seja significativa a insatisfação do usuário com esse tipo de abordagem. O curioso é que a pandemia do coronavírus e a crise econômica

que veio em decorrência dela fez com que aumentasse muito o número de pedintes e vendedores nos trens, segundo minha observação e como afirma uma reportagem do jornal o Diário de Canoas.³⁸

Em 2019, fiz várias viagens da estação Mercado a estação Novo Hamburgo e retornei para Porto Alegre sem avistar nenhum vendedor ou pedinte. Em 2020, evitando me expor por muito tempo no transporte público, fui somente até a estação Canoas, no máximo até a estação Mathias Velho, e encontrei pedintes e vendedores em praticamente todas as viagens. Supus, então, que essa avaliação mais positiva da presença de mendicantes e ambulantes nos trens devia-se a alguma tolerância que vinha do entendimento de que o país, o estado e a cidade passam por um momento muito difícil, com vidas e empregos ceifados, o que justificaria o fato de alguns precisarem recorrer à mendicância.

Com relação à prevenção da Covid-19, as orientações aos usuários do trem, constantes no site, nas redes sociais da Trensurb – Instagram e Facebook – e também em algumas peças publicitárias espalhadas pelo trem, eram as seguintes:

- use todo o espaço da plataforma enquanto aguarda o trem;
- use a máscara de forma correta;
- saia de casa apenas se for necessário;
- evite sair em horários de pico;
- deixe as janelas dos trens abertas;
- evite se alimentar dentro dos trens;
- não retire a máscara nas estações e trens;
- não retire a máscara para falar ao telefone;
- converse com seu empregador e tente flexibilizar seu horário de trabalho.

A pesquisa de satisfação e perfil do usuário Trensurb de 2020 incluiu as medidas de combate à pandemia, e as reclamações mais recorrentes foram a não fiscalização do uso de máscaras e a não disponibilização de álcool gel (na verdade, apesar de disponibilizado, não era repostado com frequência, então o usuário dificilmente o encontrava).

Minha observação mostra, de fato, que era muito comum encontrar passageiros sem máscaras nas plataformas e dentro dos trens, mesmo com todas as recomendações. Era comum, inclusive, encontrar os atendentes das bilheterias, os seguranças da empresa e os maquinistas sem máscaras. Segundo reportagem do Portal de Notícias da Globo, até agosto de 2020, eram 21 metroviários com o diagnóstico positivo para Covid-19. Depois disso, não foi atualizada a quantidade de funcionários infectados com a doença.³⁹ O site da Trensurb mencionou que, de junho de 2020 a abril de 2021, 750 metroviários foram testados para Covid-19.

Com relação aos pedintes e vendedores do trem, especificamente, segundo pude observar, eles pareciam utilizar mais as máscaras do que os pedintes e vendedores encontrados nas ruas e em outros locais da cidade, até porque existia a obrigatoriedade. Mas havia muitos que não utilizavam o acessório, havendo ainda aqueles que tiravam a máscara para falar com as pessoas no vagão e, depois de fazerem sua intervenção, venderem um produto ou receberem a esmola, colocavam a máscara de volta (fato que presenciei várias vezes). Conforme já mencionei, a pandemia trouxe um novo desafio aos vendedores e pedintes: a repulsa ao contato, não por indiferença ou incômodo, mas por medo da contaminação. Alguns se adaptaram, passaram a falar menos, usar mais cartazes na abordagem, e alguns vendedores começaram a vender máscaras dentro dos vagões. Em uma das ocasiões, havia algumas pessoas vendendo máscara de pano dentro dos vagões, cujos preços variavam entre 2 (dois) e 10 (dez) reais.

Enfim, falarei mais sobre as estratégias de comunicação utilizadas pelos pedintes e vendedores do Trensurb (incluindo os produtos oferecidos pelos vendedores) nos próximos capítulos.

2 SOLIDARIEDADES PASSAGEIRAS E ESTRATÉGIAS COMUNICATIVAS

Na primeira parte do capítulo, com base no referencial teórico, abordo as estratégias de comunicação e estratégias de sobrevivência que emergem no cenário atual da mendicância e do comércio ilegal, em que despossuídos se inserem em uma lógica de propaganda, competição e comunicação indispensável para se fazerem notados nas grandes cidades, em meio a um contingente crescente de pedintes e vendedores informais.

Na segunda parte do capítulo trato mais especificamente do trem metropolitano de Porto Alegre, enquanto um espaço fértil para a comunicação, inclusive para a comunicação proibida, realizada pelos pedintes e vendedores. Um modal regulado por regras comunicadas e seguidas por quase todos, fundamentais para o funcionamento do transporte de massa, e que aglutina mídias e dispositivos comunicacionais e de integração coletiva.

Na terceira parte do capítulo faço algumas observações sobre solidariedade e como ela se apresenta no contexto do Trensurb. Os pedintes e vendedores se mantêm graças ao grande número de passageiros que os ajudam com valores pequenos e insignificantes em seus orçamentos. Se estabelece, desse modo, uma solidariedade passageira que acontece em razão de um pedido curto, de contato superficial, objetivando gerar uma sensibilização rápida. A compaixão é, então, seletiva, porque é impossível doar a todos que interpelam os passageiros, e individual e subjetiva, porque cada usuário estabelece os seus próprios critérios para ajudar ou negar ajuda a um pedinte ou vendedor.

2.1 Estratégias comunicativas

Como nova ilustração de tais práticas idealizadoras, talvez não haja outra com tanto fascínio sociológico quanto as representações executadas pelos mendigos de rua. Na sociedade ocidental, entretanto, desde o começo do século, as cenas que os mendigos encenam parecem ter declinado em mérito. Hoje ouve-se falar menos da “artimanha da família limpa”, na qual uma família se apresenta com roupas esfarrapadas mas incrivelmente limpas, os rostos das crianças brilhando em consequência de uma camada de sabão que neles foi esfregada com o pano macio. Não vemos mais representações nas quais um homem engasga com uma côdea de pão suja, que aparentemente não consegue engolir tão fraco está. Também não vemos a cena em que um homem esfarrapado espanta um pardal de sobre um pedaço de pão, limpa-o vagorosamente na manga do paletó e, aparentemente esquecido da plateia que então o cerca, tenta comê-lo. Torna-se raro também o “mendigo envergonhado” que implora com os olhos humildemente o que sua delicada sensibilidade aparentemente o impede de dizer (GOFFMAN, 2002, p. 45-46).

Na citação acima, Goffman (2002), ao se referir aos mendicantes de rua, aponta para uma mudança no perfil do “pobre e coitado”, cuja exposição pública teria perdido, em nossos dias, sua intensidade dramática. O tempo é outro, é tão outro que cabe aqui perguntar se alguém tem tempo para parar em uma rua lotada de cidade grande para contemplar a beleza e a profundidade da miséria degradante que habita calçadas, marquises e viadutos.

A sociedade atual desloca-se em outro ritmo, mais acelerado, mais frenético, tudo é urgente, tudo é para ontem. E, com coloca Silva (2019, p.90), a estruturação das relações está mais fraca. “O sujeito urbano contemporâneo à deriva por espaços em constante mutação, refugia-se nas vivências urbanas automatizadas, esquecido e desmemoriado de possibilidades outras”. Dificilmente esse sujeito observa a cidade com calma, pelo contrário, percorre correndo um monte de ruas e espaços públicos evitando olhar o seu entorno, evitando olhar para qualquer coisa que não seja o seu próprio caminho.

Nesse contexto, passividade, “bons modos” e vergonha não garantem sobrevivência. Seguidamente ainda presenciamos os pobres falando baixo, quase se desculpendo pela própria existência, quando perguntamos, por exemplo, seu nome ou endereço. Mas a fala baixa e, especialmente, o silêncio, são características que poderiam evocar o sujeito despossuído de outrora. Porém, o silêncio não pode ser uma característica do pobre urbano, que precisa sobreviver nos locais públicos das grandes cidades. Em meio à multidão, calado, certamente não será notado.

O trem metropolitano é um modal de transporte característico do meio urbano, que se adapta bem à velocidade das relações e aos modos de visibilidade atual. O sujeito mendicante nesse espaço, especificamente, precisa atuar num grau de sofisticação, pró-atividade, planejamento e esperteza muito maior do que, mesmo atualmente, é exigido de um mendigo de rua. Conforme observei durante o trabalho de campo, a maior parte dos pedintes e vendedores pedintes do Trensurb fala e fala muito alto, de maneira que suas vozes se destaquem entre as demais que possam existir, descrevendo a razão de sua desgraça e implorando auxílio. A condição de necessitado é escancarada de forma rápida, leva apenas alguns minutos, e em alto e bom tom para todos verem e ouvirem, independentemente de se compadecerem ou não.

Neste momento da história da humanidade, em que as relações perdem profundidade e memória e ganham rapidez e superficialidade, como se a existência, como se a vida, se tornasse mais propagandiosa e propagandiada do que vivida, como se nos tornássemos um anúncio de nós mesmos, em que até os mais pobres precisam encontrar um modo de estetizar a sua desgraça se quiserem se fazer notados e, de algum modo, socorridos em sua carência; a problemática

comunicacional, enfatiza Rodrigues (1990, p.13), ao falar sobre comunicação e formas de sociabilidade, “emerge no pensamento científico como o quadro epistêmico destinado a dar conta das estratégias discursivas, fluidas e plurais, que jogam hoje no espaço público”.

A comunicação permite a existência de uma cultura comum, uma série de valores e condutas compartilhados e aprendidos por todos e também contribui para que, dentro dessa mesma cultura, se estabeleça um regime de hierarquias e distinções. Existe uma série de demonstrações simbólicas e comunicacionais, temporalmente construídas e solidificadas na fala e na aparência, no modo como o indivíduo se coloca no mundo, em sua pretensão ao, simplesmente, “abrir a boca” com algum tipo de intencionalidade, o que evidencia, por exemplo, a sua condição de classe. O pobre, o indivíduo que se encontra a margem da sociedade é alguém sem dinheiro para a manutenção de um padrão razoável de vida, cuja condição da necessidade não se expressa apenas financeiramente, mas na forma como ele se relaciona com o mundo, como interage socialmente, como fala, como se veste, como tenta se sustentar. A condição social é um modo de visibilidade do sujeito que se expressa de várias formas comunicantes e perceptíveis.

Bourdieu (2008) destaca que as trocas linguísticas, que os discursos, envolvem relações de poder simbólico, em que se atualizam as relações de força entre indivíduos e grupos, entre quem fala e quem ouve, dando margem a uma espécie de economia da linguagem, em que existe um cálculo de ganhos e prejuízos por traz de cada palavra dita. A eficácia do discurso performativo é proporcional à “autoridade” daquele que o enuncia, autoridade que é conferida pelo conhecimento que se tem do enunciador e também através das impressões que ele transmite. Nesse sentido, quem pede ajuda precisa exibir na fala, nos gestos e na aparência indícios de necessidade reconhecidos pela comunidade. A atividade não autorizada e, eventualmente, reprimida de pedir e vender no trem metropolitano de Porto Alegre é realizada por pessoas que se utilizam de práticas de comunicação que são, ao mesmo tempo, métodos de sobrevivência de um determinado grupo de indivíduos cujo modo como se comunicam (a imagem, o discurso, o modo de inserção no mundo, os traços simbólicos de distinção que carregam) se destaca, justamente, por enfatizar sua posição social inferior.

Os pedintes e vendedores do Trensurb pertencem a um grupo social, possuem uma série de características (visuais, discursivas e de conduta) que os define e os torna distintos. Suas ações – discursos, expressões, posturas, silêncios – dentro dos vagões são práticas de comunicação que obedecem a uma série de códigos visando à eficiência no sentido de atingir o objetivo: ganhar algum tipo de contribuição dos passageiros. Entretanto, no trem e fora do trem, pedintes e vendedores são pessoas que já trazem no corpo, na fala, nas vestimentas, uma série

de símbolos que os constituem e os classificam socialmente enquanto sujeitos das classes menos favorecidas; essas características de comunicação construídas socialmente fazem parte da sua performance e da compreensão que os usuários do trem têm desses indivíduos.

Jardim (1998), em sua dissertação intitulada “*Negociando Fronteiras entre o Trabalho, a Mendicância e o Crime: uma etnografia sobre família e trabalho na Grande Porto Alegre*”, destaca que quem pratica a mendicância precisa ter um bom conhecimento estratégico das possibilidades de interação social. É preciso conhecer a necessária etiqueta da comunicação com diferentes grupos, sabendo avaliar e aproveitar a reação dos outros diante dos signos da pobreza e da carência. A autora ressalta que a exibição de signos culturais, mostrando a situação de penúria, mobiliza os indivíduos para auxiliar. A relação que passa pela exibição desses signos, sensibiliza e atualiza doações. Mas adverte, no entanto, que essa exibição deve ser feita com cuidado: há circunstâncias em que a exposição de necessidades pode sensibilizar e facilitar o recebimento de recursos, mas existe um limite para o uso dessa técnica. É importante manter as redes já constituídas, ampliá-las e não desgastá-las. O ato da doação não pode ser um incômodo para o doador, ao mesmo tempo em que este deve sentir-se constrangido a realizá-lo.

Em determinados ambientes, como é o caso do trem, é preciso respeitar os combinados higiênicos, os que atualizam o limite entre a miséria chocante que mobiliza ajuda e a miséria chocante que distancia e nega ajuda. O ato de pedir, conforme Jardim (1998, p.76), exige a exibição da impossibilidade de aquisição de recursos por outros meios: “homens doentes e mulheres velhas ou com crianças parecem ter prerrogativas para tal. Mas, com um contingente cada vez maior dessa demanda, faz-se necessário o uso de técnicas de sensibilização para tocar o coração das pessoas”.

Goffman (2002) entende que a comunicação entre pessoas é um ato de representação e que existe discrepância entre o “eu” demasiado humano e o “eu” socializado. Seres humanos são, presumidamente, criaturas com impulsos volúveis, com estados de espírito e energia que mudam de um momento para outro. Porém, em face ao público, revestem-se de personagens, procurando burocratizar o espírito para inspirar confiança por meio de uma representação, mais ou menos homogênea a todo o tempo. Todos nós representamos todos os dias pelos mais diversos motivos. Em situações como a dos pedintes e vendedores pedintes do trem, em que é preciso conquistar a ajuda alheia, o “eu”, em muitos casos, implora, suplica, fornecendo os motivos de estar clamando a estranhos, salientando, mesmo que implicitamente, a sua boa índole pela virtude de não estar roubando, no caso dos pedintes, e de não estar pedindo e sim

trabalhando, no caso dos vendedores. Por mais degradante que seja estar pedindo, enquanto valor social sempre se sobrepõe a estar roubando. Assim como estar trabalhando se sobrepõe a estar pedindo.

Pedir ou vender no Trensurb exige uma esmerada performance que vem em conjunto com a percepção de saber a fala que lhe que cai bem e as reações dos passageiros, para dosar a sua insistência e presença em determinado vagão. De outro lado, do lado do usuário do transporte público, há muitos vendedores e pedintes em diversos locais da metrópole e muitas são as abordagens sofridas ao longo do dia, de pessoas implorando por algum tipo de auxílio. É impossível ajudar a todos, mesmo para os raros generosos que apresentam a genuína intenção de tentar. Logo, terá que ser usado algum julgamento e percepção, com base em sinais, para valorar os que mais precisam de ajuda.

Para Goffman (2002), a obrigação e o interesse de aparecer sob uma ótica moral constante força o indivíduo a ser uma espécie de pessoa que se auto representa no palco da vida. É feita, então, uma representação do “eu” para os outros. Em sociedade, o personagem que alguém representa e o próprio indivíduo são equiparados a este “indivíduo-personagem” que habita o indivíduo o tempo todo, manifestando-se em seus trejeitos, fala, vestimentas, etc. Mesmo em silêncio e absortos em pensamentos, sem intenção alguma de comunicar algo a alguém, estamos comunicando, caso estejamos sendo observados por outra pessoa. Os pedintes e vendedores do trem comunicam intencionalmente, mas também comunicam para além da intenção, através da leitura que seu modo de comunicar desperta nos passageiros.

Rodrigues (1990) enfatiza que toda estratégia de comunicação é como um passo-a-passo, um algoritmo, uma “receita de bolo” que deve ser seguida para que se atinja um determinado fim. É aquilo que os pedintes e vendedores tentam fazer para despertar a solidariedade dos usuários do trem e que envolve escolhas, que envolve definição de um dado repertório comunicativo e a exclusão de outros, de muitos outros. Quando o sujeito decide pedir no trem e não nas ruas ou nos sinais, ele optou por uma possibilidade, considerando suas vantagens e desvantagens. Nas viagens pelo Trensurb constatei que nem sempre é o flagelo da fome que corrói o estômago e deixa a pessoa lerda e anêmica para vender e pedir doações no trem. Existem, porém são poucos por lá os discursos que envolvem a privação alimentar urgente. A fome crônica, citada por Goffman no início deste capítulo, eventualmente aparece nas “artimanhas” dos pedintes. Mais comum especialmente na fala de vendedores pedintes, é a fome mais genérica, sem data certa, algo como “estou passando necessidade”, “estou vendendo para dar de comer para minha família”. E aparecem muitas outras necessidades, que não

envolvem fome exatamente, mas mobilizam ajuda, como doença, doença de filho, de filha, de pai, de mãe, desemprego, falta de dinheiro para comprar uma passagem para o interior ou para outro estado, etc. De certa forma, e considerando a realidade de Porto Alegre, pode-se, genericamente, dizer que alguns dos pedintes e praticamente todos os vendedores pedintes do Trensurb são uma espécie de nata da mendicância, porque eles estão pedindo ajuda, mas a maioria não tem o estereótipo do mendigo (sujo, maltrapilho e mal cheiroso) mais comum nas ruas da cidade. Pedir ou vender no trem exige a definição de uma estratégia, a escolha de um discurso, pouco acanhamento, é desejável boa oratória, agilidade para falar no tempo certo, para sair e entrar nos vagões e saber desviar dos vigilantes sempre à espreita.

Pedintes e vendedores do trem precisam mobilizar estratégias de apresentação em público. Os que se dizem “surdo-mudo” ou que têm alguma condição impeditiva da fala são os únicos que não falam e apenas distribuem um papel pedindo doações aos passageiros. Há os que não fazem discursos para serem ouvidos por todos no vagão, optando por chegarem nas pessoas mais individualmente para pedir ajuda. Contudo, o discurso sintético, com vocabulário razoável, com certo encorajamento da voz, dos gestos e riqueza narrativa é o que se destaca nas práticas da mendicância e venda não autorizada de produtos realizada nas composições do Trensurb.

Bourdieu (2008) aponta para o fato de a linguagem envolver esquemas práticos (implícitos, confusos e contraditórios) que servem, ao mesmo tempo, como uma forma de classificar os outros, definir suas posições nas relações objetivas e como tática de apresentação de si mesmo. “Tais estratégias tendem a assegurar a satisfação do interesse expressivo [...] nos limites da *estrutura de possibilidades de lucro material ou simbólico* que as diferentes formas de discurso podem proporcionar aos diferentes produtores, em função da posição que ocupam” (p.132). Em outras palavras, o autor fala que os discursos (e os silêncios) envolvem um cálculo de ganhos e prejuízos, uma espécie de economia da linguagem.

Os pedintes e vendedores pedintes do trem sabem a importância da comunicação. Eles precisam falar, eles precisam escolher o que falar, como falar e quando falar, para conseguir ajuda entre a massa de gente que frequenta o Trensurb. Eles tomam a iniciativa, fazem a abordagem, mas a partir do lugar de fala de indivíduos necessitados e colocando os outros usuários no lugar de indivíduos bem-sucedidos e benfeitores que, estando em uma condição superior, podem e devem “ajudar ao próximo”. O intento do discurso é o lucro material, as muitas moedas que uma história bem contada poderá arrecadar entre as pessoas que se locomovem de trem.

Segundo Goffman (2011), o indivíduo tem um objetivo ao iniciar uma interação com os outros, e ele precisa estar em comando físico de si mesmo para conseguir realizá-lo. Alguns pedintes e vendedores do trem aparentam e relatam ter problemas psíquicos, problemas de saúde ou/e serem usuários de drogas. Mas não são estados que os impedem de pedir ou vender no trem e podem, inclusive, ser a razão da presença deles naquele espaço, o que em determinados casos pode facilitar o recebimento de doativos. Contudo, a mendicância no trem exige alguma inteligência e autocontrole impossível para alguém com um grande comprometimento mental ou mesmo físico.

Para Goffman (2002), a expressividade do indivíduo, a sua capacidade de transmitir uma impressão envolve duas formas da atividade significativa: a expressão transmitida e a emitida. A primeira abrange a linguagem, ou seus substitutos, que ele usa propositalmente para veicular informações que ele e outros sabem estar ligadas a ela e seus símbolos (comunicação no sentido tradicional e estrito). A segunda inclui várias ações que os outros podem considerar sintomáticos da pessoa e podem gerar deduções opostas àquilo que a pessoa quis transmitir. “O indivíduo evidentemente transmite informação falsa intencionalmente por meio de ambos estes tipos de comunicação, o primeiro implicando em fraude, o segundo em dissimulação” (GOFFMAN, 2002, p.12).

Independente do objetivo do sujeito, ao iniciar um processo de interação será do seu interesse, como destaca Goffman (2002), regular a conduta dos outros e principalmente a forma como as pessoas o tratam. Quando um pedinte ou vendedor pedinte aborda os usuários do trem, ele, em sua fala, em seu modo de se comunicar, quer gerar pena, comoção, quer que as pessoas o ajudem e não deseja ser ignorado, confrontado ou mesmo denunciado pelos passageiros. Mas pode acontecer, e seguidamente acontece, de o pedinte ou vendedor pedinte falar uma coisa, mas o seu linguajar, os seus trejeitos, a sua fisionomia, a sua aparência, a sua vestimenta, passar uma impressão contrária. Nesse tipo de prática, como em outras atividades que envolvem persuasão, as impressões transmitidas e emitidas, a fala e a aparência, o discurso e a imagem precisam combinar e não se opor.

Das duas formas de comunicação individual, expressões transmitidas e expressões emitidas, este trabalho, embora focado nas estratégias de comunicação dos pedintes e vendedores do Trensurb, naquilo que é transmitido a partir de uma razão calculada, a partir da orquestração do pensamento, considera também a expressão emitida, a “de tipo mais teatral e contextual, a de natureza não verbal e presumidamente não intencional, quer esta comunicação seja arquitetada propositalmente quer não” (GOFFMAN, 2002, p.11). A atuação de tais

indivíduos no trem envolve uma complexidade comunicativa que certamente não se limita em estratégia, mas é intento deste estudo vislumbrar o traçado estratégico e o seu êxito em sensibilizar os passageiros para que promovam um pequeno ato cotidiano de caridade, doando-lhes alguns centavos.

Segundo Goffman (2002), quando um indivíduo chega diante de outros, suas ações influenciam a definição da situação que daí surge: em certas ocasiões, ele agirá de um jeito completamente calculado, exprimindo-se de dadas maneiras para conseguir manipular a situação, de modo que o desfecho lhe seja favorável; às vezes, vai agir calculadamente, mas sem ter plena consciência disso; por vezes também, vai agir intencionalmente e conscientemente de um determinado modo, mas, principalmente, porque a tradição do seu grupo ou da sua classe social demanda tal expressividade e não por causa de qualquer resposta particular que não a de vaga aceitação ou aprovação; outras vezes, as tradições de uma posição ocupada levam o sujeito a passar uma impressão que ele não tenha tido, consciente ou inconscientemente, o interesse de passar. As pessoas podem ficar impressionadas com as ações comunicativas de um sujeito ou não entenderem nada daquilo que ele quis dizer, chegando à conclusão que não têm nada a ver com os propósitos do indivíduo. Contudo, na medida em que agem como se o indivíduo tivesse transmitido uma determinada impressão pode-se, do ponto de vista prático, “considerar que o indivíduo projetou ‘efetivamente’ uma certa definição da situação e ‘efetivamente’ promoveu a compressão obtida por um certo estado de coisas” (GOFFMAN, 2002, p.15-16).

Com relação à resposta dos outros, também é importante considerar, com base em Goffman (2002), que o sujeito irá apresentar-se de modo a ressaltar sempre aspectos favoráveis de si, eles podem dividir aquilo que assistem em duas partes: uma, considerando bastante as expressões verbais, aquilo que a criatura transmite e outra, a qual ele parece não ter muito controle e que envolve prioritariamente as expressões emitidas. Alguns podem então se utilizar de aspectos do comportamento expressivo não controlado pelo sujeito para aferir a verdade ou inverdade daquilo que é transmitido de forma mais calculada. “Demonstra-se nisso uma assimetria fundamental no processo de comunicação, pois o indivíduo presumidamente só tem consciência de um fluxo de sua comunicação, e os observadores têm consciência desse fluxo e de um outro” (GOFFMAN, 2002, p.16).

As pessoas que pedem e vendem produtos no trem metropolitano de Porto Alegre representam um grupo muito variado de indivíduos: idosos, gente de meia idade, jovens, adolescentes, crianças, pretos, brancos, pardos, alguns com a aparência miserável, outros mais

bem cuidados, digamos assim. Cada um conta uma história, sempre triste no caso dos pedintes e vendedores pedintes (senão eles não teriam por que estar ali), mas ninguém depõe contra si mesmo, a culpa da privação em que se encontram, quando apresentada, é sempre do governo, da falta de sorte, das circunstâncias da vida que levaram eles, “pessoas de bem, que pedem, mas não roubam”, “pessoas de bem, que trabalham e não pedem” a atuarem sem autorização no Trensurb. O jeito de ser e agir do pedinte ou vendedor pedinte complementa ou gera desconfiança sobre o que está sendo narrado.

Este trabalho focaliza alguns desses sujeitos (entre muitos), os casos comunicativos mais instigantes e/ou mais frequentes no Trensurb. Cada um deles tem uma forma peculiar, sua, de interpelar as pessoas, alguns têm mais êxito em convencer do que outros. Mas se não tiver nenhuma habilidade comunicativa, dificilmente continuará atuando no trem. O objetivo não é saber se eles estão contando uma história verdadeira, se é verdade, por exemplo, “que a mulher tem um filho doente”, “que a moça está grávida” ou “que o homem está desempregado”, mas se a história soa como verdadeira, a partir da leitura dos sinais emitidos e daquilo que é narrado, e as razões pelas quais os usuários decidem ajudar.

De todo modo, como já mencionado, quando um indivíduo se apresenta diante de outros, terá muitos motivos para procurar controlar a impressão que estes recebem da situação, o que nem sempre é possível. Mas algumas técnicas de saudação podem e são incorporadas pelos indivíduos para transmitirem boas impressões. Saudações, enfatiza Goffman (2011), servem para esclarecer e fixar os papéis que os participantes assumirão durante a interação e para comprometer os participantes em tais papéis. Saudações e despedidas também podem ser usadas para se desculpar e estabelecer circunstâncias atenuantes para uma fala. As desculpas permitem manter a impressão de que o falante tem uma relação social mais afável com seus interlocutores do que pode ser o caso, e garantem que os canais fluidos de comunicação potencial sejam mantidos abertos.

Os pedintes e vendedores do trem, conforme observei, costumam iniciar a abordagem com uma saudação, como “Bom dia” “Boa noite” “Com licença, um minuto da atenção de todos”, uma introdução que traz o foco da atenção dos usuários e acentua que o sujeito tem bons modos. Em seguida, vem o pedido de desculpas. Muitos deles pedem desculpas, o que demonstra alguma submissão e algum constrangimento por estarem pedindo ou vendendo no trem, sendo importante para garantir a adesão dos usuários à causa. Os pedintes e vendedores mais comum no Trensurb são, conforme já mencionado, falantes, articulados e têm iniciativa, mas eles precisam manter, de alguma forma, a auto inferiorização. Assim, eles já começam

colocando-se no lugar ífero, desculpando-se pelo pedido ou oferta que ainda não fizeram. E a maioria finaliza o discurso com algo como “Deus abençoe vocês” e as suas variações, só depois percorre o vagão para pegar os donativos ou vender seus produtos. A questão da caridade está bastante ligada à religiosidade e à exaltação da assistência aos pobres. Deus costuma aparecer nas intervenções dos pedintes e vendedores, comumente antes de o sujeito recolher as doações, justamente para induzir os passageiros a doarem. No entanto, técnicas de saudação, por si só, não bastam para mobilizar ajuda, porque apenas mostram educação e fé, o pedinte ou vendedor do trem geralmente precisa dizer mais, precisa dizer o porquê de estar ali para, só então, talvez obter alguma ajuda e/ou vender algum produto.

Neste estudo, readaptando as palavras de Goffman (2002), abordo os problemas dramaturgicos envolvidos na atuação dos pedintes e vendedores do trem, mas também as questões que envolvem a montagem e a direção da peça, porque entende-se que uma coisa complementa a outra. Interessam os aspectos teatrais (ou publicitários) que se insinuam na performance cotidiana do marginalizado nas grandes cidades e na estrutura das interações, que surgem sempre que as pessoas entram em presença física imediatamente umas com as outras e mantêm algum tipo de comunicação.

Apesar de a dimensão estratégica ser aquilo que pretendo pôr em evidência, como uma dimensão qualitativa da mendicância e do comércio não regulamentado nos trilhos, para analisar os pedintes e vendedores e observar aspectos estratégicos da sua atuação, é necessário traçar uma espécie de *ethos* comunicativo desses sujeitos, observando os diversos aspectos que envolvem as suas práticas dentro do transporte público, para a partir disso estabelecer onde se encontra a estratégia.

O conceito aristotélico de *ethos* se reporta a um conjunto de traços e modos de ser e agir que definem o caráter e a identidade de um grupo. Esta, segundo Palácios (2014), ligada a uma disciplina de corpos, apreendida por intermédio de um comportamento global. O caráter e a corporalidade de um indivíduo provêm de um conjunto difuso de representações sociais valorizadas ou desvalorizadas, sobre as quais se apoia o seu modo de existir em coletividade. O *ethos* de um indivíduo é formado por um conjunto de hábitos adquiridos ao longo da sua socialização, alguns bons e outros maus.

Bourdieu (2007) fala de hábito como um sentido de orientação construído desde a tenra idade, que permite à pessoa sentir ou pressentir o que tem possibilidade de advir ou não e, indissolavelmente, de convir ou não a alguém que ocupa a sua posição na sociedade. O sujeito se habitua, digamos assim, a partir das trocas que ele vai estabelecendo com o mundo e com os

outros, ou seja, a partir da comunicação. Ser vendedor ou pedinte no trem envolve desconstrução da vergonha e desembaraço, traços que vão sendo adquiridos através da experiência no mundo. As estratégias de comunicação, enquanto nuances de criatividade, surgem a partir da percepção e das vivências do sujeito. A engenhosidade comunicativa e a criatividade comum nos segmentos menos favorecidos, como camelôs e autônomos, de modo geral e entre os pedintes e vendedores do trem (entre pedintes e vendedores de fora do trem também) são estratégias aos desafios da pobreza.

A estratégia de comunicação, apreendida como hábito, faz parte do *ethos*. Mas o *ethos* comunicacional é algo que vai além da dimensão estratégica, englobando aquilo que é emitido sem que o sujeito tenha controle ou consciência. Assim, neste trabalho busco delinear o *ethos* comunicacional dos pedintes e vendedores do trem, com base nas práticas e relações que se estabelecem naquele meio de transporte público, a partir de informações colhidas durante o trabalho de campo. Fora do ambiente do trem, esses indivíduos estabelecem outras formas de sociabilidade e talvez de subsistência que não conseguirei alcançar. Mas tento dar conta de um recorte que envolve a atuação deles no Trensurb, um modal que oferece muitas possibilidades de comunicação.

2.2 O trem e suas possibilidades de comunicação

O Trensurb, conforme já mencionado, pode ser reconhecido como um meio de locomoção tipicamente urbano, cuja função é promover o deslocamento da massa que circula pela região metropolitana de Porto Alegre. Nos locais próprios da cidade grande, segundo Rodrigues (1990), para milhões de pessoas emerge uma forma segmentada de estar presente, em que o silêncio se torna a regra e garante a preservação da intimidade ao dividir espaços com desconhecidos. Em tais circunstâncias, predomina a autonomização funcional, característica de espaços que integram o território do coletivo, em que a solidariedade possível é uma solidariedade fugaz, diferente daquela motivada pelas ligações profundas que norteiam a vida em meio rural e em pequenos povoados, onde praticamente todos os habitantes se conhecem.

Para os pedintes e vendedores do trem, as relações de solidariedade que se estabelecem são passageiras, momentâneas, produzidas por pedidos e contribuições que acontecem na velocidade em que se desloca a máquina: eles entram no vagão, fazem a sua intervenção, vendem seu produto, recolhem o dinheiro, no intervalo entre uma estação e outra. A necessidade é comunicada em minutos! É uma comunicação ligeira e cheia de nuances apelativas, em um

ambiente repleto de possibilidades de fuga e distrações, do celular na mão de um usuário qualquer à televisão em um canto do vagão, muitas coisas e pessoas captam o tempo e a atenção dos passageiros naquele meio de transporte. Ainda assim, pedintes e vendedores encontram no trem um espaço propício para estabelecer comunicação com muitas pessoas em um curto intervalo de tempo e por isso conveniente para a prática da mendicância e do comércio não autorizado.

O próprio trem e as várias coisas dispostas no seu território comunicam: alguém pensou a disposição e a cor dos assentos, o conteúdo que passa nos monitores, os informativos espalhados pelas composições e na plataforma. Enfim, alguém pensou e pensa simbolicamente esse meio de transporte que aglutina muita gente em um mesmo local e que precisa estabelecer uma comunicação com os passageiros por meio de informativos sonoros e visuais e formas de conduta já preestabelecidas, como passar pela roleta, por exemplo. Ao entrarem no trem, os usuários interagem, comunicam-se com esse espaço, através de vários códigos e símbolos: comprar a passagem; colocar o cartão na roleta; acessar o túnel que dá acesso à plataforma (que tem propaganda, exposição de arte, vários apelos aos sentidos); subir a escada rolante; olhar as propagandas que estão grudadas no muro que isola a plataforma e as propagandas na parte externa das composições. Há muitos avisos e propagandas no trem, pois ele é um espaço de infinitas possibilidades de comunicação e interação. No Trensurb existe toda uma dinâmica que é, ao mesmo tempo, organizativa e comunicativa, extremamente essencial para o bom funcionamento do meio de transporte de massa. A ação ilegal dos pedintes e vendedores se insere nessa dinâmica também de disputa pela atenção do usuário do trem.

A espacialidade moderna, como pondera Rodrigues (1990), emerge segundo modalidades complexas e funcionais, e os espaços comuns se tornam locais de anonimato de uma população flutuante e em permanente circulação. Nesses locais, os símbolos, enquanto objetos de conhecimento e de comunicação, são os instrumentos por excelência da integração social, tornando possíveis consensos – “não ultrapasse a faixa-amarela”, por exemplo – acerca do sentido do mundo social e da organização espacial, o que contribui fundamentalmente para a reprodução da ordem social.

O Trensurb, na variedade de sujeitos que para lá convergem e de lá divergem, é um espaço síntese do território da cidade, dessa cidade expandida que é a região metropolitana de Porto Alegre. Os pedintes e vendedores do trem tornaram-se motivo deste estudo porque, por sua atuação e, principalmente, pelos problemas sociais da urbanização, são personagens corriqueiros na paisagem do Trensurb. Aliás, à medida que a crise social, que ataca sempre os

segmentos sociais menos privilegiados primeiro, se intensifica, eles estão ainda mais corriqueiros. E não são bem-vindos porque suas necessidades e sua audácia desrespeitam as normas e os regulamentos do local. Há ruídos na comunicação: “não pode”, “não deveria”, “não é permitido”, “é ilegal”. Todos os usuários do trem são informados das regras. Mas os pedintes e vendedores se sobrepõem às regras já comunicadas, comungadas e respeitadas por quase todos que circulam pelo meio de transporte, através do discurso da necessidade, da privação, da falta. São comunicações opostas. O que é, de certo modo, correto, moral, compactado, necessário ao compartilhamento do bem coletivo, se opõe às trajetórias individuais e estratégias de sobrevivência de um grupo de sujeitos à margem e seu comportamento transgressor. Parece ser um aspecto muito presente na sociedade brasileira: a subsistência pelas brechas.

O trem metropolitano, analisa Pires (2011), se constitui como um lugar dotado de significados locais e, ao mesmo tempo, capaz de espelhar elementos de uma cultura mais ampla, com códigos e símbolos presentes no conjunto da sociedade brasileira, refletindo traços e mazelas locais e nacionais. Os pedintes e vendedores se destacam (e buscam esse destaque) entre os demais passageiros, ao atuarem ilegalmente nos vagões do transporte público. No entanto, em alguns espaços, como na roleta ou quando estão perto dos seguranças, também procuram agir discretamente, para que não sejam obrigados a sair do trem e/ou tenham a mercadoria aprendida ou, ainda, tenham que viajar com um segurança no seu entorno.

Os pedintes e vendedores do trem metropolitano de Porto Alegre têm um modo de agir, uma conduta que parece refletir as suas condições sociais e as formas de subsistência encontradas por indivíduos marginalizados no Brasil, no Rio Grande do Sul e, mais especificamente, na região metropolitana de Porto Alegre. Ao mesmo tempo, trata-se de uma adequação da atividade de mendicância e do comércio ilegal ao território regulado e vigiado do trem, como descreve Caiafa (2015) para o metrô de São Paulo. Na convivência cotidiana nos trens, entre pedintes, vendedores, passageiros e seguranças (principais atores em contato permanente), conforme Pires (2011), as formas de comunicação envolvem falas, mas também atitudes corporais, gestos, olhares inseridos numa ética-estética de quem frequenta o lugar e conhece os códigos para que se tornem possíveis interações que alinhem práticas e discursos.

A ideia da cultura, destaca Geertz (2008), parte do pressuposto de que o pensamento humano é social e público, que seu ambiente natural é o pátio familiar, o mercado e a praça da cidade, enfim, locais compartilhados coletivamente. O pensamento consiste não nos "acontecimentos na cabeça" (embora sejam necessários acontecimentos na cabeça e em outros lugares para que ele ocorra)", mas em um tráfego de símbolos significantes: as palavras, para a

maioria, mas também gestos, desenhos, sons musicais, artefatos mecânicos como meio de transporte, entre tantos outros. Em realidade, qualquer coisa do mundo pode ser usada para impor um significado à experiência. Qualquer coisa pode comunicar e pode parar de comunicar. Contudo, em princípio, somente o ser humano é capaz de agir com intencionalidade. A intenção vai estar sempre com as pessoas, assim como os demais subjetivismos ligados a elas, como sentimento, dedução, análise, interpretação.

Ao nascer, sublinha Geertz (2008, p.37), o indivíduo se depara com um conjunto grande de coisas no mundo, de dispositivos e de símbolos já em uso corrente e que continuarão por aqui após a sua morte, embora com algumas adições, subtrações e modificações parciais. Enquanto vive, ele se utiliza de alguns delas “para auto-orientar-se no curso corrente das coisas experimentadas”. Rodrigues (2016) recorda que, mesmo quando nos encontramos face a face temos que utilizar o dispositivo técnico da linguagem, “a mídia primeira”, necessária para que uma pessoa consiga interagir com outras pessoas que partilham com ela o mesmo mundo. “É por isso que é errado considerar a mídia como uma invenção do nosso tempo; a invenção das mídias é tão antiga como a própria espécie humana” (RODRIGUES, 2016, p.06). Porém, o encontro que se dá “cara a cara”, no mundo constituído pela linguagem tem a propriedade de jogar com todas as dimensões possíveis da atividade comunicacional. Cada um dos dispositivos midiáticos que foram sendo inventados ao longo do processo sociotécnico não faz mais do que autonomizar uma das dimensões da atividade comunicacional face a face, tendo em vista, com esta autonomização, a solução de alguns problemas com que ela se confronta, em particular as limitações que decorrem da limitação espacial e temporal que a caracteriza.

O trem é um dispositivo de locomoção, na falta de força para andar na velocidade que o nosso tempo exige ou asas para voar, os homens entram em máquinas que substituem as pernas e as asas que eles não têm, e os levam “confortavelmente” de um ponto a outro na velocidade dos seus compromissos. Além disso, conforme já citado, o trem congrega muitas formas de mídia: tem publicidade por todos os lados, televisão, painéis, artes, esse é um espaço para onde têm confluído muitos tipos de dispositivos e mídias que tentam se comunicar com os milhares de usuários. A comunicação dos pedintes e dos vendedores, geralmente, se dá pela linguagem, essa mídia mais elementar, embora alguns também se utilizem de cartazes e bilhetes para abordar os usuários.

Todavia, Rodrigues (2016) frisa que pessoas podem se reconhecer no mesmo ambiente e, mesmo assim, não desencadearem atividade comunicacional. A massa humana que lota o trem todos os dias raramente estabelece algum tipo de comunicação. Sentam-se ao lado ou

viajam em pé, uns grudados nos outros, sem que nenhuma troca aconteça. Estão sozinhos em multidão. Para haver comunicação, é necessário que estejam com o mesmo foco de atenção, ou seja, voltados para qualquer objeto de percepção suficientemente manifesto “aos que se reconhecem mútua e reciprocamente no mesmo ambiente” (RODRIGUES, 2016, p.84).

Coisas comunicam, sem intencionalidade em si, mas comunicam a partir do nosso interesse e da nossa interação com elas. O barulho do trem avisa que ele está chegando ou partindo. A propaganda na parte de fora da composição chama a atenção do usuário, isso porque alguém pensou em colocar ela ali justamente para chamar a atenção. Uma composição desativada, por exemplo, não comunica absolutamente nada quando ninguém está com a atenção nela. No transporte público, seguidamente lotado, das grandes cidades, o que mais temos são pessoas estando sem estar, pessoas tentando sair dali, se não com o corpo, com a alma. Frequentando aquele ambiente, mas com o foco de atenção voltado para os afazeres da vida, para uma conversa com um amigo, para o celular. A atividade comunicacional entre humanos depende de compartilhamento de foco, de reconhecimento, de conexão. E esse é um dos desafios comunicacionais dos pedintes e vendedores do trem, fazer com que os outros passageiros foquem neles.

Comunicação, de acordo com Rodrigues (1990), são processos de interação entre os indivíduos, mas também a interação dos indivíduos com a natureza, dos indivíduos com as instituições sociais e ainda o relacionamento que cada indivíduo estabelece consigo próprio. Os processos comunicacionais abrangem, então, domínios extremamente diversificados, que compreendem atos de fala assim como silêncios, gestos, olhares e posturas, ações e omissões. O trem, segundo Caiafa (2008), um “ambiente regulado”, impõe normas de conduta aos usuários em geral, que tendem, ali, dividindo um vagão com outros inúmeros estranhos, a não se exporem em demasia, permanecendo em silêncio, controlando ações e impulsos, embora sempre haja alguma conversa entre aqueles que viajam em dupla ou grupo e mesmo entre desconhecidos. E há também os olhares, os muitos olhares, a nossa curiosidade, o observar o outro com atenção, às vezes, parecendo alheio ao entorno.

Quando um pedinte ou vendedor aborda os usuários no vagão, ele costuma romper com a dinâmica discreta que, no geral, predomina naquele ambiente. Nesse momento, o usuário, que percebe a presença do pedinte ou vendedor, se comunica também com ele mesmo, decide se vai ignorá-lo totalmente, se vai escutar o seu discurso e observá-lo com atenção, se vai lhe fazer um donativo ou comprar um produto, todo um processo mental que pode não envolver sequer uma piscada. A atividade do pedinte ou vendedor pode, eventualmente, estimular uma troca

espontânea e comedida (uma pequena conversa, comentários curtos, sorrisos, olhares) entre usuários desconhecidos, mas próximos fisicamente no interior de uma composição.

Em relação aos atos de comunicação, Rodrigues (1990) pontua que tão importante quanto o que é materialmente explícito, está o implícito, o não dito e o interdito. Os processos comunicacionais podem ocorrer, e são mais difíceis de serem descritos e interpretados, mesmo na ausência de signos materiais exteriores. “Aquilo que não se disse e aquilo que se deixou por fazer pertencem igualmente ao domínio da comunicação, na medida em que são processos transformadores de interações” (RODRIGUES, 1990, p.69). No trem, quando vendedores ou pedintes aproximam-se dos passageiros mais individualmente, alguns depois de falar a todos, posicionados no centro do vagão, as qualidades de um dado produto ou a razão de estar pedindo ajuda, percebe-se que alguns usuários dizem “não”, “não tenho”, “não posso”, em alto e bom som, outros fazem uma recusa discreta, baixinho, quase sussurrando; há também os que dizem “não” sinalizando a cabeça ou o dedo indicador. Baixar a cabeça, desviar o olhar ou permanecer simplesmente imóvel e indiferente à presença próxima de um pedinte ou vendedor também é um modo corriqueiro de dizer, sem dizer, “não”. No ambiente do trem, a solidariedade também é sóbria, o passageiro que decide ajudar saca algumas notas ou moedas da bolsa ou do bolso e entrega ao pedinte que se aproximou ou vai na direção dele para entregar e não troca muitas palavras, no máximo o pedinte agradece ou entrega um produto, quando é vendedor, e aí acontece um diálogo um pouco maior, ainda que reduzido.

O trem ou o interior de suas composições, mais especificamente, é um território interessante para o tipo de mendicância especial que ali se estabelece. Diferentemente de outros meios de transporte, como o ônibus e o avião, o trem oferece uma viagem sem trepidações, sem grandes mudanças no ritmo das composições. Uma viagem sujeita a poucos sobressaltos, em modal no qual a disposição dos assentos lembra uma sala ou um complexo de salas, em que é possível sentar-se de modo a ficar sempre de frente para alguém.

Os trens da Trensurb possuem um espaço aberto e amplo entre os assentos, o que reforça a sensação de se estar em um salão. Quando o trem está lotado, os passageiros se esmagam nesse espaço, de modo a quase saírem pelas janelas. Janelas que não são muito convidativas, pois há divisórias com ferros entre os vidros que costumam estar sempre embaçados e muros de concreto isolando a maior parte do percurso da linha do trem. Em suma, é mais instigante olhar para dentro do vagão do que para fora dele. A maior parte dos pedintes e vendedores atua dentro dos vagões, outros, em um número bem mais reduzido, nas plataformas de alguma

estação. Num vagão as pessoas parecem estar em uma posição mais aberta à escuta e mais concentradas em um espaço de tamanho reduzido.

Os pedintes e vendedores pedintes sabem que precisam adaptar a sua abordagem ao espaço do interior das composições. O pedido de ajuda, em muitos casos, costuma envolver uma explicação mais elaborada, um testemunho maior do que se observa, em geral, entre pedintes e vendedores que atuam nas ruas. Normalmente falando para que todos que estão no vagão escutem e não apenas para algumas pessoas. O espaço do trem produz um tipo de mendicância que adquire ali contornos próprios, mesmo sendo tão comum ver despossuídos espalhados por todos os cantos da cidade. Ali as habilidades de performance e a capacidade de, eventualmente, se camuflar na massa, podem significar sucesso ou fracasso no intento de pedir auxílio a desconhecidos. O sujeito que pede e vende no trem precisa adaptar-se expressivamente ao território.

O encontro com pedintes e vendedores pedintes no trem é um encontro que sublinha, no campo do discurso, a diferença entre ter e não ter. Os usuários são colocados, por mais variados que sejam, em posição de superioridade, por não estarem ali pedindo, por conseguirem, ao que tudo indica, sobreviver sem passar por um grau de dificuldade extrema a ponto de se verem obrigados a mendigar. Ninguém espera, no Brasil, que o usuário comum do transporte público esteja nadando em dinheiro, afinal, é basicamente a classe proletária e os filhos dela que pegam o trem rotineiramente, mas estão numa condição social, digamos, acima dos mendigos. Os pedintes e vendedores pedintes marcam tal posição, reforçam sua suposta inferioridade, articulando o domínio do discurso, a provocação da interação e submissão.

Segundo Rodrigues (1990), quando trata-se da estrutura simbólica da articulação do sentido com significação e procura-se incidir sobre esta articulação a explicação fundamental da comunicação entre pessoas, “pomos igualmente em relevo a natureza ambivalente da troca entre os mundos heterogêneos da experiência de cada um dos interlocutores” (RODRIGUES, 1990, p.72). Qualquer comunicação inicia sempre de um modo imprevisível, mas revela-se algo esperado e reconhecido como familiar. É deste reconhecimento que depende a natureza familiar da comunicação e a possibilidade de interação entre os mundos trocados. Quando os pedintes e vendedores pedintes saem do lugar comum de usuários do Trensurb, interpelando os demais passageiros para pedir ajuda, eles estão se diferenciando, uma comunicação entre “diferentes” é estabelecida ou provocada. Mas algum modo de interação só é possível porque existe uma primeira coisa familiar, por mais simplória que seja a linguagem usada pelos pedintes/vendedores, ainda se trata de português compreensível por todos.

Além disso, o conteúdo da fala em si, a necessidade, o estar precisando de doações, trata-se de um discurso reconhecido no Brasil desde sempre. É fácil para os usuários do trem entenderem a abordagem e se colocarem no lugar dos pedintes e vendedores pedintes, sentirem pena deles, e por causa dessa pena, serem motivados a ajudar. Também, pela mesma familiaridade com a complexidade da questão social no Brasil, em que miséria e malandragem caminham juntas, é possível julgá-los, imaginando, entre outras coisas, que estão mentindo, inventando histórias, que deveriam procurar trabalho e, com repulsão e incômodo, negar-lhes ajuda. As pessoas podem negar ou fornecer ajuda por muitos motivos e, ainda assim, vai existir o reconhecimento de algo em comum com o outro, algo como um humano cruzando com outro humano em um deserto lotado de gente, bem como a percepção de que não são iguais. Não existem sujeitos iguais. A comunicação entre dois humanos é comungar e divergir, o tempo todo.

A vida nas cidades grandes está sendo tomada por espaços segmentados, shoppings, condomínios fechados, carros, onde certos grupos podem se separar dos demais, evitar a convivência com gente “diferenciada”. O transporte público, ao contrário, inclui variedades e permite o acesso de todos os habitantes, contanto que paguem ao valor da passagem, que não é alto, e respeitem as regras de convívio coletivo estabelecidas. O trem é, por natureza, um local de pluralidade, de proximidade física entre estranhos. A posição social das pessoas fora dali não interessa. Mas é um ambiente de passagem, onde os encontros entre mundos diversos são encontros meramente momentâneos. É um ambiente onde a massa deseja seguir caminho, mantendo a discrição, a sua territorialidade inabalada.

A presença de pedintes e vendedores no trem, conforme averigui, causa desconforto a vários passageiros. Ninguém deseja ter a sua livre circulação, a sua viagem, perturbada por um indivíduo desconhecido, supostamente em uma condição social inferior, que pede ajuda e o constrange a fazer-lhe algum tipo de doação. Suas práticas aborrecem, perturbam, desagradam, desconfortam muitos usuários daquele transporte público. Com base em Goffman (2011), pode-se dizer, que não há como eles agirem de forma a não perturbar os usuários do trem. O constrangimento, então, é incorporado ecologicamente ao ambiente toda vez que um pedinte ou vendedor anuncia-se no vagão. O passageiro comum, enquanto indivíduo que possui “eus” múltiplos, pode descobrir que é necessário que ele ao mesmo tempo esteja presente e não esteja presente em certas ocasiões. O que significa observar sem contribuir, observar fingindo não observar, ouvir demonstrando não ter ouvido, desviar o olhar quando o pedinte ou vendedor se aproxima.

Enquanto o pedinte ou o vendedor faz a sua abordagem, normalmente discursando aos usuários e trazendo algum adereço que ajuda conferir veracidade a sua história, como uma lata de leite, um cartaz, documentos e/ou os próprios produtos que estão sendo vendidos. Algumas pessoas no vagão podem, em conformidade com Goffman (2011), ficar espontaneamente envolvidas na abordagem, mergulhar de forma impensada e impulsiva na história contada e serem levados por ela, esquecendo de outras coisas, incluindo delas mesmas. O que configuraria um envolvimento intenso que não é perturbado facilmente em oposição a um envolvimento leve do qual a pessoa facilmente se distrai. Nesse último, mais comum no trem, algumas pessoas podem se engajar simultaneamente em outras atividades (comer, olhar o celular, encontrar uma posição confortável no assento, observar outras pessoas, etc.), enquanto ouvem e visualizam a ação dos pedintes e vendedores. Além disso, a viagem no Trensurb é sempre acompanhada pelo barulho dos trilhos (mais intenso em alguns pontos do que em outros) e pelo ruído das conversas paralelas dos companheiros de viagem, o que faz com que um pedinte ou vendedor, mesmo com uma voz alta e bem projetada, dificilmente seja escutado por todos da mesma forma. Somado a isso, estando o trem lotado, existem pessoas que mal os enxergam, e muitas vezes eles deixam o vagão sem ter sido vistos ou notados por muitos.

Se tivermos, segundo Goffman (2011, p.11)), o envolvimento espontâneo como ponto de referência, descobriremos que a alienação em relação a esse ponto é bastante comum. “O envolvimento conjunto parece ser uma coisa frágil, com pontos-padrão de fraqueza e decadência, um estado instável precário que, provavelmente, em qualquer momento pode levar o indivíduo a alguma forma de alienação”. No Trensurb, nem sempre é fácil, mesmo para alguém que tenha interesse, manter seu foco na fala e na imagem de um pedinte e vendedor que se dirige ao centro do vagão para pedir ajuda. Eles fazem do vagão o seu palco, “meio como artistas da rua”, mas o palco não lhes oferece silêncio e tampouco o foco principal da plateia, mas um pouco disso a sua estratégia pode conquistar, escolhendo, por exemplo, os melhores horários e locais para a abordagem.

Goffman (2011) afirma que existem “empregos de performance” ocupados, por exemplo, por políticos, atores e outros artistas do ao vivo que, durante cada aparição no palco, precisam trabalhar para ganhar e manter uma plateia sob condições em que muitas contingências podem estragar o espetáculo e colocar a reputação do *performer* em perigo. Os pedintes e vendedores do trem têm uma ocupação semelhante, em que precisam se esmerar para obter o foco da atenção, precisam ser vistos e ouvidos e ainda, precisam conseguir vender algum produto ou receber alguma contribuição em dinheiro, em um ambiente em que a “plateia”

tende a desviar o foco deles, por vontade, por chateação e por indignação e também tende a não conseguir manter o foco neles, quem tem algum interesse, porque tem os ruídos, a dificuldade de entender o que aquela criatura queria, e a superlotação, o que faz o pedinte/vendedor e a sua fala se esvaírem no espaço aberto do vagão.

O público, destaca Goffman (2002), pode contribuir “de maneira significativa para a manutenção de um espetáculo, exercendo tato ou práticas protetoras em favor dos atores”. Estes devem agir de modo a conquistar esta ajuda, o que exigirá disciplina e circunspeção, o que inclui omitir do discurso tudo que embarace a tendência diplomática dos estranhos e ao mesmo tempo incluir um número suficiente de fatos semiconfidenciais para conferir credibilidade à fala. Se consideramos a ação dos pedintes e vendedores como uma performance em um palco imaginário, que se desloca pelos trilhos, o clímax da prática protetora da plateia, a sua polêmica contribuição para o espetáculo é a doação de algumas moedas ou a compra de um produto de algum vendedor. E essa contribuição conivente, em alguma medida, com o ato proibido de pedir doações ou vender mercadorias nos vagões do trem, garante também a permanência e o aumento do número de pessoas que praticam a mendicância e o comércio informal nos trilhos.

Apesar de não ser autorizada a mendicância no trem, o pedir ajuda a desconhecidos e não a sua comunidade, aos seus familiares, ao seu grupo de convives, oferece ao pedinte pouco contato com o confronto. Dificilmente algum usuário do trem, preocupado em chegar logo ao destino, vai parar um pedinte ou vendedor pedinte para questionar partes de sua narrativa. Dificilmente teremos réplica ou tréplica, ninguém (ou quase ninguém) questiona, nem quem ajuda e nem quem nega ajuda. A solidariedade e a indiferença serão, aqui, passageiras.

Se os pedintes e vendedores são como performistas, o Trensurb é como um palco para a sua ação: a cor e a disposição dos assentos, as barras em que as pessoas se seguram, o cenário; os produtos vendidos, os cartazes expostos, os elementos cênicos. E o usuário, a plateia do trem que se comunica também com o palco e com o cenário e com os elementos cênicos, mais ou menos da mesma forma que apreciamos um objeto de arte, e observa os pedintes da mesma forma que observamos artistas de rua, às vezes com atenção, às vezes com indiferença, às vezes com um pouco dos dois.

Nesse sentido, os “empregos de performance”, retomando a já citada expressão de Goffman (2011), exigem um planejamento da comunicação (ensaios, seleção do que pode ou não ser dito, do que será ou não mostrado) que ultrapassa a comunicação cotidiana e espontânea. Exigem estratégia de comunicação. E os pedintes e vendedores do trem de Porto Alegre não

são atores, políticos ou artistas de rua (embora haja alguns entre eles), mas pobres na acepção mais dura e real que essa palavra possa assumir, são desvalidos do meio urbano. Mesmo que exista algum “esperto ou oportunista” entre eles, cuja história contada seja totalmente falsa, apenas para conseguir dinheiro, continuará a ser desvalido. Sujeitos que praticam a mendicância e mesmo o comércio informal tendem a estar a quilômetros das classes mais abastadas cultural e financeiramente e mesmo das classes médias.

No que se refere às categorias de percepção do mundo do social, elas são, de acordo com Bourdieu (2010, p.11), produto da incorporação de estruturas objetivas do espaço social. E por isso, levam os indivíduos a tomarem o mundo social tal como ele se apresenta, “a aceitem-no como natural, mais do que a rebelarem-se contra ele, a oporem-lhe possíveis diferentes [...]”. Há uma tendência das pessoas se conformarem com a posição que ocupam, adaptando-se a ela, mas sem procurar, efetivamente, modificá-la, mesmo que esta seja degradante. Conviver harmoniosamente, isto é, sem estar em guerra com o que mundo simbólico estabelece, “implica uma aceitação tática da posição, um sentido dos limites (isso não é para nós) ou, o que é a mesma coisa, um sentido das distâncias, a marcar e a sustentar, a respeitar e a fazer respeitar”. O ideal da caridade, fomentado pela igreja no Brasil, ao longo dos séculos, induziu, no plano do simbólico e cultural, o conformismo das classes subalternas e a gratidão aos benfeitores. Os pobres foram ensinados a suplicar, implorar, a ajoelhar-se, a rogar, mas nunca, em hipótese alguma, contestar, questionar ou procurar transformar.

É bem verdade que com a diminuição do poder dos senhores da terra e a expansão da pobreza urbana, eles passaram a falar mais, a agir mais, a insurgir-se mais, mas isso visando mais à sobrevivência do que transformações efetivas nas condições de vida. Assim, o que vemos no trem, com os pedintes e vendedores pedintes, é uma atualização da nossa antiga miséria. Não tendo mais seu senhor, o pobre recorre a desconhecidos, dando a oportunidade para que esses desconhecidos que frequentam o transporte público sejam os seus benfeitores por alguns momentos, por meio da doação de algumas moedas ou a compra solidária de um produto de menor valor. Eles não estão questionando o seu lugar social de pedinte, eles estão buscando por assistência. Quem ajuda também sabe que é apenas uma ajuda, que não vai transformar a vida de ninguém com seu ato de compaixão e, em princípio, está tudo bem, quando na verdade não está.

2.3 Compaixões Seletivas

Solidariedade, generosidade, caridade... várias palavras com sentidos parecidos e possibilitando uma série de interpretações. Segundo Turri (2016), a indefinição dos conteúdos aparece ao longo da história e também entre autores de uma mesma época:

Aristóteles (1984) falava em magnanimidade, justo meio entre a vaidade e a humildade; Descartes (1996) apontava a generosidade como a virtude maior, chave para todas as outras virtudes e remédio geral para todos os desregramentos das paixões; a doutrina católica refere-se à caridade como uma das três virtudes teologais, ao lado da fé e da esperança [...]. Rousseau discorria sobre a piedade ou compaixão (*pitié*), sentimento que nos coloca no lugar daquele que sofre, e sua importância para a constituição da ordem social. [...] Curiosamente, segundo o atual Dalai Lama (2000), uma das técnicas budistas tradicionais para desenvolver a compaixão consiste em avaliar o sofrimento do outro por meio da imaginação. (TURRI, 2016, p.27-28).

Não existe, para a autora, solidariedade intransitiva. Solidarizar-se é sempre solidarizar-se com outro alguém. Diferente de outros sentimentos como alegria, raiva, melancolia ou medo, por exemplo, que podem ser experimentados apenas por um único indivíduo, a solidariedade só se realiza na inevitável abertura para a alteridade. Para Adam Smith (2002 apud TURRI, 2016), solidariedade é a capacidade de colocar-se, por meio da imaginação, no lugar e na situação de outra pessoa, um sentimento que manifestamos mais facilmente por pessoas próximas, que percebemos como iguais, do que por aqueles que nos são estranhos. O que não significa que a solidariedade não exista entre desconhecidos. Ao contrário, muitas pessoas nutrem sentimentos até mais fortes por aqueles que sofrem do outro lado do mundo do que por parentes, vizinhos ou por pessoas com quem mantêm proximidade física.

Existem indivíduos que se compadecem com o drama dos refugiados na Europa, mas ignoram parentes em dificuldade. Consternam-se com a miséria na África ou no Oriente, mas jamais doaram dinheiro a pedintes que encontram pelas cidades brasileiras ou contribuíram com alguma organização social. “Nossos afetos não são predominantemente domésticos, portanto, nem incompatíveis com uma perspectiva mais cosmopolita” (p.71), assevera Turri (2016). Certamente possuímos laços afetivos mais profundos com sujeitos que conhecemos do que com os que não são familiares. Contudo, a afeição não é o único sentimento que está em jogo quando se trata de solidariedade entre estranhos. Existem modos de se estar atento às necessidades alheias que nada têm a ver com estima pessoal, mas com o habilidoso truque de manter relações com desconhecidos, com intensidade imaginativa e sensibilidade.

No Trensurb, conforme pontuado no capítulo anterior existe alguma proximidade espacial entre os usuários do serviço de transporte, a maioria morador da região metropolitana de Porto Alegre. Porém, entre pedintes, vendedores e passageiros comuns predomina o distanciamento. As relações de solidariedade e de compra solidária de produtos que ali se estabelecem são marcadas por uma abordagem efêmera, com um apelo dramático de impacto imediato e sem contatos longos entre as pessoas que continuam a não se conhecer, mesmo quando se conhecem do trem. Conforme apurei durante a pesquisa, alguns pedintes e vendedores por atuarem há bastante tempo no Trensurb e/ou por passarem o dia todo naquele espaço, já são conhecidos por muito usuários, o que pode contribuir tanto para atrair doações e compras quanto para afugentar doações e compras. Há passageiros que ajudam justamente porque já conhecem o pedinte ou vendedor, e há aqueles passageiros que não ajudam justamente porque conhecem determinado pedinte ou vendedor de outras viagens. Contudo, esse já conhecer envolve contatos rápidos e fugazes, às vezes acrescidos de um pouco de afetividades ou de antipatias.

Almeida (2005), tratando de teologia e solidariedade, menciona que o termo solidariedade pode assumir três significados: o emocional, ligado à compaixão com as dificuldades e sofrimentos alheios; o moral, que procura transformar o sentimento em conduta; e o metafísico, no qual, mais que um sentimento ou uma obrigação moral, a solidariedade envolve dar-se conta que somos parte de um coletivo, de uma sociedade: “o todo está na parte e a parte está no todo” (ALMEIDA, 2005, p. 139). Nesse sentido, Turri (2016) pontua que, no âmbito da igreja católica, assim como em outras religiões, solidariedade vai estar bastante atrelada à ideia de caridade. Já no universo político e jurídico, a solidariedade provém da noção de que a sobrevivência do todo depende da relação de todos os cidadãos entre si ou da sociedade, tomada como um único cidadão e todos eles. No âmbito jurídico, a obrigação é solidária (*in solido*), estando a palavra associada a regras de conduta, ao agir correto e menos atrelada a um sentimento. Para a autora, o acolhimento da solidariedade como princípio pelo direito é relevante porque traz consigo a possibilidade de reivindicação. Enquanto o cuidado aos desvalidos diz respeito à caridade ou à benevolência, a solidariedade, como base na política e no direito, pode ser reivindicada. Enquanto a caridade é motivada pelo amor ao próximo, a solidariedade é um conceito para basear a distribuição dos riscos sociais. “[...] enquanto a benevolência é esperada, a justiça é exigida” (TURRI, 2016, p.30).

Comte-Sponville (1999, p.46), para quem solidariedade “é um estado de fato antes de ser um dever; depois é um estado de alma (que sentimos ou não), antes de ser uma virtude ou

um valor”, destaca que existe uma solidariedade subjetiva (mais próxima da caridade e da generosidade) e uma solidariedade objetiva (mais próxima da justiça) que envolve a ideia de coesão, de uma interdependência, de uma comunidade de interesses:

Ser solidários, nesse sentido, é pertencer a um mesmo conjunto e partilhar, conseqüentemente – quer se queira, quer não, quer se saiba, quer não – uma mesma história. Solidariedade objetiva, dir-se-á: é o que distingue o seixo dos grãos de areia, e uma sociedade de uma multidão” (CONTE-SPONVILLE, 1999, p. 46-47).

O autor lembra que ninguém paga a seguridade social por generosidade, mas, pelo fato de que em uma sociedade solidária, defender o interesse individual significa também defender o interesse coletivo. No Brasil, se não existisse o SUS mantido pelo governo, ou seja, mantido por toda a sociedade, se tivessem que contar com a generosidade alheia para cuidar da saúde, por exemplo, milhões de doentes morreriam sem tratamento. A solidariedade objetiva pode até não ser genuinamente altruísta como a generosidade ou caridade, mas possui suas vantagens.

Ao falar da solidariedade dos passageiros do Trensurb (ou da ausência dela) para com os pedintes e vendedores, estamos, em razão do recorte de pesquisa e da necessidade de um olhar mais restrito sobre o tema, predominantemente nos referindo à solidariedade emocional, no sentido de dádiva da caridade, de doação, de ajuda aos necessitados, de compra de algum produto simplesmente objetivando ajudar o vendedor. Entretanto, o problema da mendicância e do comércio não regulamentado nas grandes cidades, da dificuldade de acesso a emprego digno, de um número crescente de indivíduos que cruza a fronteira da legalidade para sobreviver, envolve, em uma abordagem ampla, a noção de solidariedade objetiva entendida como a necessidade de a sociedade como um todo encontrar soluções para diminuir a desigualdade e gerar empregos.

A generosidade, segundo Comte-Sponville (1999), seria, genuinamente afetuosa; a justiça, não. A generosidade envolve um sacrifício, um “dom de si”, enquanto que não há necessária abnegação ou privação, por outro lado, nas ações motivadas pela justiça. O ato generoso, pontua Turri (2016), responde a uma necessidade singular e não a um direito, ou seja, “[...] enquanto a justiça considera o ‘sujeito de direito’, portanto, ‘todos os seres humanos’, a generosidade contempla o ‘sujeito singular’, portanto, outrem na sua concretude [...]” (La Taille, 2006, p. 10 apud Turri, 2016, p.31). Contudo, tal como a generosidade e a justiça, a solidariedade também se traduziria numa preocupação com o outro. Não seria tão

desinteressada como a generosidade, à medida que o ato solidário beneficia não só o outro como também o próprio sujeito que o pratica.

A generosidade, destaca Comte-Sponville (1999, p.51), trata-se de agir, além de qualquer texto, além de qualquer lei, e unicamente de acordo com as exigências do amor, da moral ou da própria solidariedade. A generosidade é o contrário do egoísmo! Ela é dar sem amar: “[...] só precisamos de generosidade na falta de amor, e é por isso que, quase sempre, precisamos”. A generosidade obedece, a seu modo, ao mandamento religioso de amar o próximo assim como amamos a nós mesmos. Porém, as pessoas não conseguem tamanho desprendimento, há aquelas que não conseguem nem amar a si mesmas. “Portanto, não se trata de amar, mas de agir como se amássemos [...]”.

Um ato generoso, pontua Comte-Sponville (1999), nos “eleva em direção aos outros e nos liberta de nosso pequeno eu. Indivíduos poucos generosos são apontados como mesquinhos e egoístas. E de certa forma, todo o ser humano é pouco mesquinho e egoísta. A generosidade é uma forma de libertação que nos afasta dos sentimentos menos nobres, produzindo autoestima. Mas só é tão valorizada porque é fraca em cada ser humano. Porque a disposição em ser generoso, em se doar ao outro, é pequena em cada indivíduo, tão pequena que talvez estejamos apenas pagando o preço da consciência tranquila.

Eu só queria colocar a questão de dinheiro com a maior nitidez e, para isso, globalizar – é preciso – os orçamentos familiares. Eis que, portanto, voltamos ao ponto: que porcentagem de sua renda familiar você consagra a despesas que se possam chamar de generosidade, em outras palavras, a uma felicidade diferente da sua ou de seus íntimos? Cada qual responderá por sua conta. Imagino que estaremos quase todos abaixo dos 10%, e muitas vezes, faça o cálculo, abaixo de 1%... Certo, o dinheiro não é tudo. Mas por que milagre seríamos mais generosos nos domínios não financeiros ou não quantificáveis? Por que teríamos o coração mais aberto do que a carteira? O inverso é mais verossímil. Como saber se o pouco que damos é generosidade, de fato, ou se é o preço de nosso conforto moral, o precinho de nossa conscienciazinha tranquila? Resumindo, a generosidade só é uma virtude tão grande e tão gabada porque é muito fraca em cada um, porque o egoísmo é mais forte sempre, porque a generosidade só brilha, na maioria das vezes, por sua ausência... (CONTE-SPONVILLE, 1999, p. 48-49).

Boog (2006) também sublinha que muito do que é doado aos pobres, aos menos favorecidos, é pouco significativo no orçamento de quem doa, o que estimula a generosidade pouco comprometida e favorece a caridade pouco crítica. No Trensurb, as pessoas normalmente doam alguns centavos, um real, dois: “Eu já cheguei a doar até 5 reais, mas normalmente dou menos [...]”⁴⁰, disse uma entrevistada. Todos os passageiros ouvidos que fazem doação ou compram produtos para ajudar, relataram que contribuem com um valor insignificante, que não

lhes fará falta. Ainda assim, pedintes e vendedores do Trensurb se mantêm graças ao grande número de pessoas que os ajudam com pouco.

Os brasileiros, de um modo geral, assim como ocorre no Trensurb, doam, mas doam valores ínfimos. Novaes (2007) destaca que em 1998, quatro entre cinco indivíduos doavam algo para alguma entidade ou para alguém, estimava-se que 20,8 milhões de brasileiros faziam doações apenas diretamente para outras pessoas, sem ajudar nenhuma instituição. Isso levando-se em conta uma amostra composta por pessoas de mais de 18 anos que viviam em cidades com mais de 10.000 habitantes em todo país.

Segundo o relatório *Brasil Giving 2020, um retrato da doação no Brasil*, em 2019, cerca de três quartos (78%) dos entrevistados relataram ter praticado algum tipo de doação nos últimos 12 meses. As mulheres mostraram-se mais propensas a fazer doações que os homens, no total 82% das mulheres brasileiras disseram ter contribuído para alguma causa nos 12 meses anteriores ao levantamento, em comparação com 74% dos homens.

No Trensurb, alguns pedintes e vendedores do sexo masculino, mas não todos, relataram que as mulheres doam mais e que compram mais os produtos oferecidos. Indagado a respeito de quem comprava mais, homens ou mulheres, um vendedor de mandolates⁴¹ deu a seguinte resposta:

- Ah, mulher né. Eu vou te dar um exemplo. O homem normalmente tem duas calças, quando lava uma usa a outra. Eu tenho duas calças, minha mulher tem seis. A mulher sempre compra mais. Só em dia de jogo, aí os homens também compram bastante.⁴²

Porém, a maioria das pedintes e vendedoras relatam que pessoas de ambos os sexos as ajudam ou compram produtos e algumas poucas disseram vender ou receber mais doações de homens.

A doação em dinheiro, conforme o relatório *Brasil Giving 2020*, continua sendo, de longe, o método mais popular entre os doadores, com cerca de dois terços (65%) dos que doaram nos 12 meses anteriores ao levantamento adotando essa prática. Desde 2018, porém, a proporção de doações online através de conta bancária ou cartão de crédito aumentou significativamente. Em 2018, 16% informaram ter doado dinheiro dessa forma, enquanto em 2019 o número cresceu para 23%. A doação com cartão bancário também aumentou em popularidade (de 7% em 2018 para 12% em 2019), assim como a doação via plataforma digital (de 12% em 2018 para 16% em 2019). Esses resultados sugerem que, embora o dinheiro permaneça dominante, as doações usando tecnologias digitais estão se tornando cada vez mais comuns no Brasil. Os brasileiros mais jovens demonstram maior propensão a doar online que

os cidadãos mais velhos. Um terço (34%) das pessoas com idade entre 18 e 34 anos que doaram, o fizeram online via conta bancária ou cartão de crédito, em comparação com apenas 10% dos com idade acima de 55 anos.

Reportagem do Jornal Boca de Rua⁴³ (edição abril, maio e junho de 2022), jornal que há 21 retrata os desafios da população de rua de Porto Alegre, destaca que o *pix* chegou ao povo da rua, que está se adaptando às novas tecnologias e ao fato de as pessoas circularem cada vez menos com dinheiro em espécie. Vários moradores de rua têm conta em banco, por onde recebem benefícios do governo e podem também, por meio delas, receber doações via transferências digitais:

- ô padrinho, pode dar um apoio aí?
- Ah, sai sem dinheiro, só com o cartão
- Tá valendo. Pode ser no *pix*!⁴⁴

Muitos vendedores e vendedores pedintes do Trensurb aceitam pagamentos via cartões de crédito, *pix* e outras plataformas digitais. E, praticamente todos os artistas que encontrei no trem, traziam colado em seus instrumentos ou em alguma parte do corpo o seu número *pix* e o seu *instagram* (para quem tivesse interesse em conhecer melhor o trabalho do artista). Entretanto, constatei ao longo das viagens que predomina o uso do dinheiro, tanto para a doação como para a compra de algum produto. Em 2010, quando elaborei o trabalho de conclusão do curso de jornalismo sobre este mesmo tema, a passagem do trem era um bilhete de papel e era comum a doação desse vale-transporte. Pedintes e vendedores inclusive frisavam em seus discursos que aceitavam vale-transporte também. Mas nos últimos anos o bilhete de papel foi substituído por um cartão magnético carregado na hora da compra da passagem. O que acabou por extinguir, no interior das composições, as trocas solidárias e comerciais utilizando o vale-transporte como uma espécie de moeda.

E por que as pessoas doam? O relatório Brasil Giving 2020 apontou que “Faz com que se sintam bem” é a justificativa mais comum citada pelos brasileiros para doar, com metade (52%) dos entrevistados afirmando ser essa sua motivação. “Preocupar-se com a causa” (44%), “acreditar que todos precisam ajudar a resolver problemas sociais” (43%) e “querer ajudar as pessoas menos favorecidas que nós” (43%) são os motivos mais comuns para a doação. Poucos dizem que doam porque são solicitados ou porque a sociedade espera que o façam (ambos 6%).

No universo da mendicância e do comércio ilegal no transporte público, as pessoas costumam ajudar porque são solicitadas e, conforme averigui, salvo quando têm algum interesse pelo produto oferecido, não se sentem bem com as abordagens dos pedintes e

vendedores, com a presença deles no trem e em outros espaços da cidade. Conforme será detalhado nos próximos capítulos, os motivos para ajudar são muitos: “eles estão trabalhando”, “pena, especialmente de mulheres com crianças”, “ver que a criança pedinte está bem cuidada”, “porque a gente sabe que não está fácil”, etc. Os motivos para não ajudar também são muitos “tem muita malandragem”, “mulher com criança, acho demais”, “só compro quando o produto me interessa”. Entretanto, curiosamente, muitos indivíduos que relataram não dar dinheiro ou comprar solidariamente algum produto, proferiram a mesma frase: “Se a gente vai ajudar todo mundo que pede?”, justificando, dessa forma, que se não tem como ajudar a todos, preferem não ajudar ninguém.

Levantamento realizado pela Escola Brasileira de Administração Pública e de Empresas (FGV EBAPE) da Fundação Getúlio Vargas, elaborado em 2017, identificou que as pessoas com baixo poder aquisitivo doam mais e privilegiam as causas básicas (como combate à fome e a falta de abrigo), enquanto as pessoas das classes altas tendem a contribuir para necessidades menos urgentes (como cultura ou esportes). Reportagem da Revista Exame sobre a pesquisa da FGV EBAPE, de 2021, destaca que as diferenças no padrão de doação das classes sociais são explicadas pela sensibilidade ao grau de urgência das causas. As pessoas de classe social mais baixa já podem ter enfrentado ou testemunhado situações difíceis de acesso às necessidades básicas. Os meios de transporte coletivo como o ônibus (incluindo paradas de ônibus e rodoviárias), o trem e o metrô, além de meios de aglutinação de pessoas, onde multiplicam-se as possibilidades de conseguir ajuda pedindo ou vendendo algum produto, são bastante utilizados pelas classes baixas, pelos pobres que entendem o drama da falta de dinheiro e de acesso a recursos essenciais no país. Além disso, são modais, como já falei, de acesso público, democrático e de circulação de diversidade. Os espaços privados e/ou por onde circularam as classes sociais mais abastadas, a exemplo dos aeroportos, têm vigilância rígida e reprimem com veemência a mendicância e o comércio não legalizado.

Silva (2011), que analisa situações que facilitam e inibem solidariedade em comunidades de baixa renda no Recife⁴⁵, destaca que a doação em função da urgência, da necessidade do outro e da gravidade da situação é bastante comum no contexto das sociedades complexas e é propulsora da solidariedade cotidiana. Nas ruas, nos semáforos, nas rodoviárias, nas paradas de ônibus, nas portas de igreja, no trem, as pessoas ajudam, em geral, porque são confrontadas pelo fato de o outro, o desconhecido, estar precisando urgentemente de auxílio seja para comprar alimentos, remédios, sustentar a família, etc. Obviamente paira no ar a desconfiança

que o pedinte/vendedor pode estar mentindo e que o dinheiro poderá ter um destino muito condenado na fala dos usuários do Trensurb e também de muitos vendedores do trem com quem conversei, que é a compra de bebidas e drogas.

Silva (2011) também sublinha que o ato de dar algo a alguém, em muitos casos, tem relação com as crenças religiosas do doador. A dádiva da caridade é considerada uma modalidade de dádiva menor porque o sujeito ajudado encontra-se em numa posição de inferioridade em relação ao doador, uma vez que não terá condições de retribuir. A religiosidade, independente da religião, religiosidade como um motivador pessoal para caridade, pode impulsionar doações, com a expectativa de que a retribuição virá, algum dia, de Deus. Na pesquisa de Silva, assim como nas falas de alguns passageiros com que conversei no trem houve relatos de que “Deus os dará em dobro” ou de que ajudavam por amor ao próximo, de coração, no que também está implícita a religiosidade. No Trensurb, as referências a Deus aparecem nas falas de alguns passageiros, que doam ou compram alguns produtos e, constantemente, nos discursos de vendedores e pedintes ou nos cartazes e panfletos distribuídos por eles ao abordarem os demais passageiros nos vagões. Utilizam-se expressões como “graças a Deus”, “que deus abençoe a todos vocês”, “que o papai do céu abençoe”, “quem diz a verdade não fere a Deus”, entre outras.

Ao enfatizar a relação entre caridade e religiosidade, Comte-Sponville (1999), cita o trecho bíblico de autoria do apóstolo Paulo de Tarso:

“Ainda que eu fale a língua dos homens e dos anjos, se não tiver caridade, não serei mais que bronze que soa ou címbalo que retine. Ainda que eu tenha o dom da profecia e conheça todos os mistérios e toda a ciência; ainda que eu tenha a plenitude da fé, uma fé de transportar montanhas, se não tiver caridade, nada serei. E, ainda que eu distribua todos os meus bens em esmolas, ainda que entregue o meu próprio corpo às chamas, se não tiver caridade, nada disso me aproveitará.

A caridade é paciente, a caridade é serviçal; ela não é invejosa; não se gaba, não se infla, ela não se conduz inconvenientemente, não procura os seus interesses, não se exaspera, não leva em conta o mal; não se alegra com a injustiça, mas põe sua alegria na verdade. Ela tudo desculpa, tudo crê, tudo espera, tudo suporta.

A caridade não passa nunca. As profecias? Elas desaparecerão. As línguas? Elas se calarão. A ciência? Ela desaparecerá. Porque parcial é nossa ciência, também parcial nossa profecia. Quando, porém, vier o que é perfeito, o que é parcial desaparecerá. Quando eu era menino, falava como menino, sentia como menino, pensava como menino, raciocinava como menino; quando cheguei a ser homem, fiz desaparecer o que era do menino. Pois vemos agora num espelho, enigmaticamente, então veremos face a face; agora conheço de maneira parcial; então conhecerei como também sou conhecido.

Agora, pois, permanecem fé, esperança e caridade, estas três coisas: porém a maior delas é a caridade” (PAULO, de Tarso, Santo apud COMTE-SPONVILLE, 1999, p.152).

Ainda que exista um forte peso da doutrina cristã nas práticas de caridade, diversos grupos religiosos, de várias identificações e que não necessariamente têm a bíblia como referência, pregam a ajuda aos necessitados como forma de elevação espiritual. No Trensurb, tanto na fala dos pedintes e vendedores quanto na dos passageiros existem referências a Deus, mas é um Deus genérico, em que se consegue identificar a religiosidade, mas não necessariamente uma religião específica. É o caso de um bilhete entregue por um pedinte do trem com a seguinte inscrição:

Pedir é melhor do que roubar. Por favor ajude eu e minha família a comprar o que comer com 5 ou 10 centavos. Aquele que faz o bem, do bem se cercara. Deus abençoes a sua família.⁴⁶

Pedintes ou vendedores pedintes com alguma doença que cause comprometimento de fala ou que não possuem oratória muito desenvolvida se utilizam desse estilo de bilhete (com algumas variações no texto) para se comunicar com os usuários do trem. Todos trazem alguma referência a Deus, ao Senhor, ao Papai do Céu ou ao Homem lá de Cima, etc. O sincretismo religioso brasileiro, que acredita em um Deus que projete aos mais necessitados e que observa e julga comportamentos honestos, generosos e egoístas, mas que não é monopólio de uma agremiação religiosa específica, está presente nas relações de solidariedade e de troca comercial que se estabelecem nos vagões.

Neste trabalho são utilizados recorrentemente os termos solidariedade (entendida em sentido mais restrito, como o ato de ajudar aos outros), generosidade, caridade e doação como sinônimos. Todas essas virtudes estão associadas à ideia de compaixão ou piedade. Comte-Sponville (1999) explica que ter compaixão é a virtude de sentir o sofrimento do outro e todo sofrimento é ruim:

Como a compaixão poderia ser boa? No entanto, a linguagem nos adverte, também aqui, para não a rejeitarmos tão depressa assim. Seus contrários, podemos ler nos dicionários, são dureza, crueldade, frieza, indiferença, secura de coração, insensibilidade. Isso torna a compaixão amável, ao menos por diferença. (CONTE-SPONVILLE, 1999, p.55).

Para o autor, todo o sofrimento é um mal e um mal moral, não por ser moralmente condenável (existem sofrimentos inocentes, virtuosos e até heroicos), mas por ser moralmente lastimável. A compaixão é essa lástima que gera uma caridade secundária, que nasce do sofrimento do outro, que depende do espetáculo de sua miséria. A compaixão é o amor mais baixo e o mais fácil. Ainda assim, enquanto sentimento, ela não pode ser um dever. O amor não

se decide, mas se educa. A compaixão também. Não é um dever senti-la, mas desenvolver em si a capacidade de senti-la. Entretanto, agir com compaixão, não necessariamente significa dar dinheiros aos pobres ou comprar um produto por pena, embora também o seja:

Pode-se pensar (...) que cabe ao Estado, não aos particulares, ocupar-se dos miseráveis; que, em consequência, contra a miséria, mais vale fazer política do que fazer caridade. Eu estaria de acordo. Ainda que desse tudo o que tenho, até tornar-me tão pobre quanto eles, em que isso alteraria a miséria, no fim das contas? Para problema social, solução social. A compaixão, como a generosidade, pode assim justificar, por exemplo, que se lute pelo aumento dos impostos, e por sua melhor utilização, o que seria sem dúvida mais eficaz (e para muitos de nós mais oneroso, logo mais generoso!) do que as moedinhas que damos a torto e a direito. Isso não nos dispensa, por outro lado, de termos para com os pobres ou os excluídos uma atitude de proximidade fraterna, de respeito, de disponibilidade à ajuda, de simpatia, em suma de compaixão – a qual, aliás, pode se manifestar também, pois a política não basta a tudo, por uma ação concreta de benevolência, no sentido de Spinoza, ou de solidariedade. Cada um faz o que pode nesse sentido, ou antes, o que quer, em função de seus meios e do pouco de generosidade de que é capaz. O ego comanda e decide. Mas não sozinho, e é isso que significa a compaixão. (CONTE-SPONVILLE, 1999, p.61).

A história da compaixão, segundo Vaz (2014), será marcada por duas perspectivas. A primeira observa a construção social dos lugares ocupados por quem pode ser objeto de compaixão, por quem deve ajudar e por quem, ou o que, é tido como culpado pela existência de sofrimentos. A construção desses lugares limita as opções discursivas passíveis de suscitar a solidariedade. Nem todos serão capazes de suscitar a solidariedade alheia e alguns indivíduos suscitarão mais solidariedade que outros. A segunda perspectiva investiga quais são as crenças necessárias para que um sujeito qualquer experimente compaixão por um outro sujeito. O autor propõe que as mudanças de valores provocam variações, ainda que reduzidas, nessas crenças. O Cristianismo, por exemplo, trouxe para as culturas ocidentais a obrigação de solidariedade com estranhos. A Revolução Francesa iniciou a política da piedade com a apresentação do martírio de estranhos, incitando à ação política também aqueles que não enfrentam as mesmas dificuldades. Por outro lado, como refere Beck (1997 apud COMIM, 2013, p. 178), na passagem do mundo antigo para o mundo moderno acentuou-se o “processo de individualização”:

Neste novo cosmos, o indivíduo passa a ter, em alguns casos, o amparo de uma jurisdição que lhes garante direitos e obrigações, mas que faz com que ele se sinta mais do que nunca um ser individual. Em outras palavras, ao deparar-se com as dificuldades da sociedade de risco, o indivíduo não mais tem a solidariedade de sua família ou de sua comunidade, pelo contrário, ao ser dono de seu próprio destino ele deve, como tal, ser responsável pelas soluções de seus próprios problemas. (COMIM, 2013, p.178).

Na contemporaneidade, de acordo com Vaz (2014), quando o sofrimento é exibido em espaços públicos, prepondera o desconhecimento recíproco entre quem ajuda e quem é ajudado, o que impõe a necessidade de construção da solidariedade. No caso do Trensurb, como predomina o desconhecimento entre passageiros e pedintes/vendedores, mesmo que as pessoas já se conheçam de vista, a solidariedade é construída em cada entrada nos vagões, através das iniciativas dos pedintes e vendedores pedintes para se comunicar com os passageiros. É uma construção que precisa acontecer em alguns instantes e para isso cada vendedor e cada pedinte usa os seus recursos de abordagem, de retórica, de narrativa e de linguagem. Porém, nota-se alguns casos envolvendo especialmente idosas e mulheres com crianças, em que só a presença dessas pessoas no vagão com alguma coisa identificando que se trata de uma vendedora ou de uma pedinte, sem a necessidade de oferecerem nada, de abrirem a boca, já suscita solidariedades.

A política da piedade, conforme Vaz (2014), se traduz em uma forma singular de narrar uma situação e estabelecer um vínculo específico entre esse acontecimento e a audiência. O modo com que cada vendedor ou pedinte escolhe para se articular com os passageiros, de maneira a conquistar doações e vendas é extremamente importante nas relações solidárias que se estabelecem no espaço do trem de Porto Alegre. É preciso fazer, rapidamente, com o que o maior número de pessoas se compadeça e manifeste esse sentimento através de doações ou compras. Crianças, mulheres com crianças e mulheres idosas, pelo que observei, tende a precisar utilizar menos recursos narrativos, porque a solidariedade acontece de forma muito espontânea nos vagões. Homens de todas as idades e mulheres jovens e desacompanhadas de crianças precisam explorar mais recursos para conseguir ajuda, como apresentar aos usuários um motivo plausível e explicado de forma alta e coerente para pedir ou trabalhar no trem, trazendo consigo cartazes, placas ou distribuir bilhetes descrevendo por que precisam de ajuda. Em todos os casos, a aparência do pedinte ou vendedor também será importante no processo de despertar a solidariedade.

A audiência, a plateia, (os passageiros no caso Trensurb), segundo Vaz (2014), além de se compadecer, se enternecer, em alguns casos, junto com a piedade, é levada a se indignar. Alguns pedintes e vendedores pedintes relatam problemas com o estado: “não me aposentaram”, “o governo não fornece o tratamento”. O autor pontua que a forma privilegiada de conceber aquele que causa o sofrimento é a despersonalização e a generalização. “O que, simultaneamente, limita a indignação, pois tanto ela está endereçada a entes abstratos, quanto se dirige ao próprio indivíduo que experimenta a compaixão, pela responsabilidade indireta” (VAZ. 2014, p.06). Por outro lado, também na percepção de muitos usuários do trem com quem

conversei, o governo, o estado, o desemprego, a crise, a política e a pandemia são motivos para a presença de tantos pedintes e vendedores nos vagões do Trensurb e na região metropolitana.

Vaz (2014) ainda apresenta as crenças necessárias para que um indivíduo experimente a emoção de compaixão: a primeira é um juízo de gravidade sobre o problema do outro. Se porventura o observador acreditar que se trata de algo insignificante, ele recusa a compaixão, sendo possível tanto experimentar compaixão por quem não pede nenhuma ajuda, quanto não se compadecer por alguém que endereça diversos sinais de que está passando por algum tipo de dificuldade. É, portanto, sempre o observador que decide sobre a gravidade do problema do outro. A segunda é o juízo sobre a inocência do necessitado. A solidariedade existe se o observador pensar que a dificuldade não foi merecida, mas que se deve à má sorte e às circunstâncias da vida. Se houver a suspeita de que o sujeito, por seu comportamento indevido, contribuiu para o seu estado atual, a compaixão tende a ser negada. O “vagabundo” não merece ajuda, o “desafortunado” sim (o primeiro explora a bondade alheia, enquanto o outro quer trabalhar, mas não consegue emprego por razões de saúde, gênero ou idade). A terceira é o juízo de possibilidades similares. É preciso se colocar no lugar do outro e imaginar como seria experimentar aquele problema. Quem experimenta a compaixão também experimenta o medo. E sua intensidade depende da distância do que acontece com o outro e o que é provável de lhe acontecer.

“Eles dizem que estão trabalhando. Isso não é trabalho! Os batedores de carteira do centro também dizem que estão indo trabalhar”⁴⁷, comenta um usuário que nega ajuda aos pedintes. “Tem outras formas, eles querem dinheiro fácil”⁴⁸ comenta outro usuário que também nega ajuda. Esses tipos de comentários aparecem bastante na fala daqueles usuários do transporte público que acreditam que os pedintes e também os vendedores são mais oportunistas do que vítimas da sociedade e teriam outras alternativas para sobreviver que não envolvessem as “práticas da necessidade” no Trensurb. Nas viagens de trem percebi que pessoas que aparentam estar alcoolizadas ou serem dependentes químicos costumam ter menos facilidade para despertar a solidariedade dos passageiros, que relutam em ajudar temendo que o dinheiro seja usado para a droga. Observei, especialmente quando são homens jovens (a maioria), que paira a percepção de que caíram nas drogas porque quiseram, portanto, procuraram, de certo modo, a situação de penúria em que se encontram. Além disso, são pessoas que não conseguem e nem tentam manter uma rotina organizada de mendicância ou de vendas no trem. Conforme relatou um usuário de drogas e pedinte no trem, ele pede o dinheiro do café da manhã, do almoço e da janta, e deixa o espaço assim que consegue a quantia que precisa para cada refeição.

Diferente, por exemplo, de alguns dos vendedores que têm uma rotina de trabalho organizada, que estabelecem para si inclusive um horário de chegada e saída do trem.

Os vendedores pedintes, como já comentei, buscam livrar-se do estigma de pedintes, sempre frisando bastante o fato de estarem trabalhando, o que facilita o recebimento de recursos, porque muitos passageiros os percebem realmente como trabalhadores, mesmo que na maior parte do tempo eles estejam pedindo que as pessoas comprem para ajudá-los. “A gente vê muito rapaz jovem pedindo. Ele não é jovem e está trabalhando”⁴⁹, comenta uma usuária depois de dar dinheiro a um vendedor pedinte e dispensar o produto oferecido. Quase todos os vendedores de doces (paçoca, mandolite, bala de goma, bala de hortelã, etc.) são tratados como pedintes. Às vezes eles não pedem nada e nem contam “histórias tristes” para comover os passageiros e mesmo assim recebem doações. Isso não acontece com vendedores de produtos mais caros, como carteira, fone de ouvidos, suporte para celular, que custam em média 10 reais, comprados somente quando os usuários têm interesse pelo produto. Nunca presenciei ninguém entregar para estes vendedores umas “moedinhas” para ajudar.

Alguns usuários do trem parecem fazer o exercício de se colocar no lugar dos pedintes e vendedores. Contudo, em alguns momentos, o ato das pessoas doarem soa tão espontâneo, no sentido de ser uma resposta rápida a um estímulo, e desprovido de muito julgamento a respeito da situação do pedinte ou vendedor. Talvez pelo fato de o valor doado ser muito insignificante, muitas pessoas ajudam sem pensar muito sobre o porquê ajudam ou sobre as narrativas dos pedintes e vendedores. Em alguns momentos, especialmente no auge da pandemia, em 2020, presenciei vendedor pedinte ou pedinte identificado pelos passageiros com tal, mesmo jovem, mesmo aparentando estar em boas condições de saúde, mesmo antes de ele abordar alguém, entrar no vagão e as pessoas já começarem a abrir bolsas e carteira e entregar moedas.

Nesse sentido, Vaz (2014) pontua que, na atualidade, ampliou-se a classe dos que merecem a solidariedade, porque se considera certos comportamentos condicionados ao processo de socialização: situação econômica, educação, eventos traumáticos, etc. “O jovem saudável desempregado não necessariamente é um preguiçoso, um vagabundo; pode ser, sim, ou uma vítima das circunstâncias econômicas, ou um doente” (VAZ, 2014, p.16). No primeiro ano da pandemia, muitas pessoas jovens entravam no trem tanto para pedir quanto para vender e obtinham bastante ajuda. Isso sem a aparência de necessitados e sem utilizar grandes recursos de apelo. Tamanha solidariedade, naquele período, talvez tivesse a ver com a percepção de que todos estavam passando por momentos de dificuldade, com postos de trabalho sendo fechados,

justificando a presença de pessoas com tal perfil praticando mendicância e comércio não autorizado no Trensurb.

Em 2022, por motivos que serão explicados mais adiante, encontrei menos pedintes no trem, predominando os vendedores, os vendedores pedintes e os artistas. Ainda assim é possível encontrar pessoas jovens e em boas condições de saúde vendendo e pedindo no trem. E eles sempre conseguem alguma doação ou venda, sempre existe um passageiro disposto ajudar. Há usuários do trem que acreditam que os pedintes e vendedores são pessoas, mesmo os mais jovens, que não estão ali porque querem, mas porque ali encontram uma “oportunidade” para sobreviver, pagar as contas, sustentar as famílias, etc.

Nas interações entre pedintes e vendedores e passageiros do trem, segundo o que é possível concluir a partir das conversas com usuários, algumas pessoas não se compadecem, algumas se compadecem por alguns e tem aquelas que se compadecem por todos, mesmo conseguindo ajudar ou comprar um produto apenas de alguns. Dado o grande número de pedintes e vendedores no trem, é impossível, até mesmo para os usuários de boa vontade, ajudar a todos. O compadecimento é um processo que envolve muitas coisas: valores, situação econômica, experiência de vida, posição política, etc. A compaixão (bem como a ausência dela) no âmbito do Trensurb é subjetiva, seletiva e motivada por crenças diversas.

A mendicância e o comércio não autorizado são alternativas de subsistência possíveis em um mundo cada vez mais individualista. Exibir suas dificuldades nos espaços públicos, buscando comover e despertar a generosidade de estranhos garante o sustento de indivíduos e famílias que se encontram na ponta de baixo de um sistema que possibilita soluções criativas no flagelo, fomentando uma espécie de mercado da mendicância e do comércio paralelo.

Habermas (2001 apud COMIM, 2013) aponta os problemas decorrentes do avanço do capitalismo e da extinção do estado de bem-estar social, que se materializa em aumento da pobreza, insegurança social e a consequente desintegração social. Tais fatores ocasionam a dissolução da solidariedade objetiva entre os indivíduos e, em longo prazo, na destruição da cultura política fundamental para a democracia. O autor alerta, portanto, para o fato de o neoliberalismo e a globalização estarem gerando graves problemas sociais que o estado não consegue solucionar, uma vez que o seu poder de solução é limitado. Nesse sentido, Estado falha, por exemplo, quando não consegue criar possibilidade dignas de trabalho para um número significativo e crescente de pessoas que encontra na mendicância e no comércio ilegal uma opção de ocupação e de sustento.

Silva (2011), utilizando-se de Bauman (2009) e Castel (2005), pontua que a sociedade moderna, ao impor o dever individual de cuidar de si próprio, supervaloriza o indivíduo livre das restrições pertinentes às redes de vínculos sociais. Todavia, para os desprovidos de recursos econômicos, sociais ou culturais, a proteção só pode ser coletiva. E como esta proteção não se consolidou no caso do Brasil, restou aos indivíduos criarem a sua própria rede de proteção, mantida através dos laços de solidariedade. Quando esses laços são substituídos pela concorrência e pela competição, os sujeitos mais vulneráveis se sentem abandonados a si mesmos, entregues a seus próprios recursos, escassos e inadequados. A corrosão e a dissolução dos laços comunitários transformaram os cidadãos em indivíduos *de jure* (de direito); mas circunstâncias opressivas e persistentes dificultam que muitos alcancem o status implícito de indivíduos *de facto*.

As relações de vendas não autorizadas que se instalaram no Trensurb movimentam um comércio de produtos de pequeno valor, como fones de ouvido, pomadas massageadoras, suporte para celular, máscaras e doces (balas de goma, balas de hortelã, mandolates, paçocas, rapaduras, chocolates, trufas, entre outros) oriundos de procedências diversas (contrabando, compras no atacado, microempresas), comprados ou produzidos em grande quantidade e repassados aos passageiros a um valor maior. Existe disputa entre vendedores pelo “cliente”, com o estabelecimento de normas para que um não atrapalhe o trabalho do outro. Segundo relataram vários vendedores, existe uma regra entre eles: quando um está vendendo algo no vagão, os outros devem esperar esse vender o seu produto, passar por todo vagão recolhendo o dinheiro, para que o próximo vendedor possa fazer a sua intervenção. O descumprimento de tal regra é motivo de muitas brigas. Porém, mais tensa é a relação entre vendedores e pedintes, a quem muitos vendedores chamam de “drogados” e “mendigos”, que não querem trabalhar, organizando-se inclusive para impedir a entradas deles no Trensurb.

Como destaca Turri (2016), as pessoas tanto são capazes de atitudes solidárias como individualistas, dependendo do contexto e da natureza da sua relação com o outro. Os pedintes e vendedores do Trensurb transitam nesse cosmo de solidariedade, caridade, compaixão, individualismo, egoísmo e competição. A solidariedade subjetiva, fraca e passageira é muito grande naquele espaço (a maioria dos usuários se compadece e ajuda), tanto que sustenta muitos vendedores e pedintes e suas famílias. Segundo estimativa de um funcionário da Trensurb, cerca de 50 pessoas atuam cotidianamente no modal, número que aumenta ou diminui em algumas épocas do ano, dias do mês e da semana. Contudo, para quem frequenta o trem, a sensação é de

que esse número pode ser ainda maior. Alguns usuários com quem conversei comentaram que cresceu significativamente a quantidade de vendedores depois da pandemia.

No próximo capítulo será relatada a experiência das viagens no trem, apresentando algumas atividades que marcam as “práticas da necessidade” naquele espaço e conversas e entrevistas realizadas com os pedintes e vendedores, com os usuários e com os funcionários da Trensurb.

3 A COMUNICAÇÃO DA NECESSIDADE

Na primeira parte do capítulo, menciono alguns dos vários pedintes e vendedores que encontrei ao longo das viagens e as suas estratégias de abordagem, as suas comunicações da necessidade. Para tanto, divido-os em grupos como os vendedores de balas de goma e outros doces, os artistas, os idosos, as crianças, entres outros, estabelecendo, desse modo, uma classificação que não é estanque, mas ainda assim reveladora dos tipos humanos que atuam no Trensurb.

Na segunda parte do capítulo, abordo o modo como a presença dos pedintes e vendedores no trem e a comunicação da necessidade que eles estabelecem, explícita ou implicitamente, ressoam entre os passageiros, os funcionários dos quiosques autorizados daquele espaço, e entre servidores concursados e terceirizados do Trensurb. As muitas vezes que escutei revelam a complexidade envolvida na presença de tais indivíduos naquele meio de transporte, bem como sua aprovação, aceitação, entendimento, incômodo e ojeriza entre os principais segmentos que estabelecem interações com pedintes e vendedores: usuários e funcionários do sistema de trens metropolitanos de Porto Alegre.

3.1 Comunicando a necessidade: estratégias de abordagem no trem

Antes de abordar mais especificamente as práticas da necessidade no Trensurb, é preciso acentuar que elas são marcadas por transitoriedades e inconstâncias, por configurações que se transformam cotidianamente. Quando realizei a pesquisa para o trabalho de conclusão da graduação no curso de jornalismo, há mais de 10 anos, havia menos vendedores no trem. Não havia, por exemplo, vendedores de fone de ouvido, de pomada massagedora, produtos de maior valor, e as estratégias de abordagem passavam menos pelo argumento de estar trabalhando no trem e mais pelas adversidades vividas, que exigiam que o sujeito em questão estivesse ali vendendo ou pedindo no trem (como ser camelô e ter ficado fora da construção do camelódromo, ter filhos doentes, precisar de dinheiro para uma passagem de ônibus, estar grávida, etc.). Durante a pandemia, nos anos de 2020, aumentou muito a presença de pedintes e vendedores no Trensurb, sendo bastante comum encontrar vários no mesmo vagão, apelando, ainda que implicitamente, às dificuldades trazidas pela pandemia. Em 2022, depois de controlada a pandemia do Coronavírus, quando consegui interagir mais com pedintes, vendedores e usuários do trem, constatei a diminuição dos pedintes, isso porque, como

detalharei no próximo capítulo, os vendedores se organizaram para expulsar os pedintes daquele espaço, permanecendo muito grande o número de vendedores atuando no Trensurb.

Ao longo do trabalho de campo, percebi que, mesmo sendo possível encontrar um dado vendedor ou pedinte naquele espaço todos os dias da semana, no mesmo horário e até em uma estação/plataforma específica, existe muita oscilação na configuração das práticas e nos indivíduos que se encontra praticando mendicância e comércio não autorizado no Trensurb. Conversei com pessoas que afirmaram trabalhar no Trensurb todos os dias há muitos anos, mas me deparei com elas uma ou duas vezes durante quatros anos de trabalho de campo. Há pedintes e vendedores que vão um tempo, param de ir e depois voltam a atuar naquele meio de transporte. E existe a flexibilidade das ocupações; como eles não possuem patrão ou horário a cumprir rigorosamente, vão quando podem, vão quando precisam, vão quando sabem que não terão problemas com outros pedintes e vendedores, e deixam de ir em outros momentos. Tratar de pedintes e vendedores do Trensurb é tratar de articulações de sobrevivência que são fluidas e inconstantes. Às vezes peguei o trem e não encontrei ninguém, isso dependendo da época do ano, do dia do mês, da semana, do clima, da oferta de outros trabalhos e da situação econômica de forma geral. Sendo assim, é difícil fazer generalizações, uma vez que ser pedinte e vendedor do trem metropolitano de Porto Alegre é uma ocupação informal, alternativa, flexível e em movimento de modificação constante.

1. Os vendedores de bala de goma e outros doces

Os doces, com destaque para as balas de goma, mas incluindo os mandolates, as paçocas e as balas de menta e eucalipto, foram, durante o período desta pesquisa, os produtos mais comercializados no Trensurb. Todos os vendedores de doces com quem conversei a respeito da escolha dos produtos oferecidos, destacaram os motivos: são produtos baratos e que vendem bastante dentro do trem, possuindo, desse modo, um bom custo-benefício: “Eu compro esses mandolates a 40 centavos e vendo por um real”, destaca um vendedor. “A paçoca sai barato e tem bastante saída”, ressalta uma vendedora. Os doces, de modo geral, são produtos fáceis de camuflar para passar na roleta, fáceis de transportar e fáceis de carregar pelo vagão. Há muitos vendedores de doces no Trensurb, usando as mais variadas formas de abordagem.

Nas viagens realizadas em 2022, encontrei muitas pessoas comercializando trufas, e outras, mais raras, comercializando brigadeiros no trem. Esses doces, em especial, são vendidos a um valor mais alto, em torno de 2 reais, e os vendedores destacam mais o produto e menos o

motivo de sua venda. À medida em que o doce vai encarecendo, os vendedores se comportam mais como vendedores e menos como pedintes, pouco se utilizando da artimanha “compra para me ajudar”.

Nesta classificação, *os vendedores de bala de goma e outros doces*, encontra-se a maioria dos vendedores do Trensurb. Destacarei aqui alguns dos muitos que encontrei nas viagens de trem; e outros destacarei mais à frente, porque também se enquadram em outras categorias, como as *Mulheres e homens com crianças*, considerando que, do ponto de vista do impacto na abordagem entre os usuários e da estratégia de comunicação, aquela sobressai a esta.

Beatriz⁵⁰

(19/12/2020, terça-feira, em torno do meio-dia)

Uma moça bem jovem, aparentando não mais que 20 anos, parda, magra, cabelo liso preso, usando um tênis preto, uma calça jeans bem justa, uma camiseta baby look preta e uma mochila da Nike. Carregava uma caixinha de bala de goma. Ela se posicionou em uma parte mais central do vagão e começou a sua fala: “Boa tarde, pessoal! Eu me chamo Beatriz e há 2 anos eu vendo bala de goma, doces e outros produtos no trem para poder ajudar a minha família nas dificuldades que eles enfrentam. Hoje eu estou oferecendo bala de goma, 2 pacotes por 1 real. Quem não quiser as balas, mas puder me ajudar com qualquer valor, eu agradeço. Muito obrigada a todos”.

Muitas pessoas que estavam no vagão ajudaram a moça. A maioria não pegou as balas de goma. Durante o trabalho de campo, reparei que moças jovens e com abordagem discreta parecem ser bastante bem-sucedidas nas práticas de mendicância e de comércio no trem.

Em conversa com vendedores do trem e com a própria Beatriz, descobri que ela é nora da Gleicimara, uma vendedora de quem falarei mais adiante.

André

(24 /12/2020, quinta-feira, em torno de 11h); (29/06/2022, terça-feira, em torno de 16h)

O trem estava bastante lotado em razão da proximidade do Natal de 2020. Encontrei um homem moreno claro, estatura mediana, magro, olhos esverdeados, muito bem-vestido, usando um sapato social preto envernizado, calça jeans e uma camisa listrada de azul, vermelho e preto, e sem máscara, carregando uma caixinha de balas de goma na mão. Ele vai ao centro do vagão

e começa o seu discurso, alto, articulado, bem pronunciado: “Bom dia a todos, eu me chamo André e estou desempregado. Eu estou vendendo bala de goma para poder comprar um presentinho de Natal para o meu filho. É 1 real duas balas de goma ou quem puder me ajudar com qualquer valor, eu agradeço. Muito obrigado a todos e tenham todos um Feliz Natal”.

Quando ele terminou de falar, percebi que vários homens que estavam no vagão se aproximaram para ajudar. A maioria não quis as balas de goma. O discurso do homem desempregado e querendo dar um presente para o filho mobilizou o público masculino a ajudar.

Em junho de 2022, no período da tarde, encontrei o André novamente no trem e, dessa vez, a sua abordagem foi um pouco diferente: “Boa tarde a todos, eu me chamo André e estou desempregado. Eu estou vendendo bala de goma para poder pagar o meu aluguel, para quem não acredita, para vocês não acharem que estou mentindo, eu estou com a ordem de despejo aqui (mostra um papel que supostamente seria a ordem de despejo). É 1 real duas balas de goma ou quem puder me ajudar com qualquer valor, eu agradeço. Muito obrigado a todos e tenham todos uma boa viagem”.

Novamente muitas pessoas o ajudaram, a maioria sem pegar as balas de goma.

Daniel

(24/06/2022, terça-feira, em torno de 15h), (28/07/2022, quinta-feira, em torno de 16h e 19h)

Um rapaz negro, alto, vestindo jaqueta preta, calça jeans e sapato preto. Na primeira vez que conversamos, ele carregava um caixa com mandolates e uma outra sacola bem grande em que guardava o estoque de mandolates que venderia depois que o da caixa acabasse. Ele estava sentado na estação Mercado e conversei com ele antes que abordasse as pessoas no vagão. Destaco que um aspecto que me chamou a atenção foi o fato de ele estar atuando na estação Mercado, que é a estação mais vigiada, e até então os vendedores não ficavam muito por ali. Daniel me contou que o seu nome era Daniel, que tinha 26 anos, que era vendedor há mais de 10 anos e que em janeiro de 2022 cansou de ter patrão, cumprir horário e ganhar pouco, passando a trabalhar por conta própria no trem, o que segundo ele valia mais a pena. O rapaz comentou que, normalmente, pegava o trem e seguia viagem, mas como estava chovendo e frio, era um “dia ruim”, não estava valendo a pena seguir viagem porque as vendas não estavam boas. Então ele optou por ficar por ali mesmo, entrando nos vagões antes de o trem partir.

Daniel me contou que é casado, que sua esposa tem uma padaria, e que têm uma filha de 4 anos. E também que fatura, em média, 200 reais por dia no Trensurb, mas para tanto chega no trem por volta da 7h da manhã e sai às 19h.

Eu pergunto sobre as suas estratégias para vender, e ele, bastante empolgado, destaca que possui quatro estratégias para vender, uma delas inclui “contar uma história triste”, o que ele precisaria lançar mão naquele dia, porque o movimento estava fraco, era dia de chuva e frio, as pessoas ficavam mais desanimadas e compravam menos o seu produto.

Ainda, antes de entrar no trem, Daniel me questionou duas coisas: a primeira era o porquê de eu não estar gravando a entrevista (depois desse questionamento, decidi gravar as conversas que fosse possível gravar ou que o entrevistado autorizasse a gravação); a segunda, era se eu tinha alguma comprovação em papel de que eu era realmente uma doutoranda, e que eu não estava ali fazendo perguntas com outras intenções ou a mando da Trensurb. Eu não tinha um papel comigo, mas abri no celular o site do Programa de Pós-Graduação da ECO/UFRJ, onde constava o meu nome e o título da minha pesquisa e mostrei para ele. Então ele se deu por satisfeito e comentou que um vendedor como ele precisava de muita estratégia e muita neurolinguística.

Depois desse diálogo, Daniel entrou no trem e se apresentou: “Boa tarde, pessoal, eu me chamo Daniel e estou vendendo mandolates a 1 real cada unidade. Eu trabalho no trem da 7h da manhã às 7h da noite, vendendo doces e com esse dinheiro eu sustento a minha família e compro o remédio da minha filha de quatro anos. É 1 real, tudo bem novinho, de ótima qualidade”.

Falou alto e em bom tom, foi bastante simpático com os passageiros e vendeu bem. Antes de sair do trem Daniel agradeceu: “Muito obrigada senhoras e senhores por serem tão generosos”.

Daniel, de fato, me pareceu muito cuidadoso com o produto, as embalagens bem limpas, os mandolates com aparência de produtos novos.

Além de ele ser um bom vendedor, simpático e se expressar muito bem, ele estava abordando os passageiros antes de o trem partir, ainda na estação Mercado, precedendo todos os outros vendedores e pedintes, o que parece influir bastante nas vendas.

Depois desse dia, encontrei o Daniel outras vezes no trem, na maior parte dos dias ele estava atuando na estação Mercado. Mas também o vi vendendo doces dentro do trem em movimento. Houve uma vez, em uma tarde também chuvosa do mês de julho, que ele estava vendendo bala de menta e de gengibre na estação Mercado novamente, e sua abordagem foi a

seguinte: “Boa tarde senhoras e senhores. Eu me chamo Daniel e estou vendendo bala de menta e gengibre a 1 real o pacote. Nesses dias chuvosos, ótima para garganta, excelente para imunidade do corpo”.

Vendeu muitos pacotes de balas. Houve até um rapaz que pagou as balas no PIX. No final da abordagem, ele agradeceu: “Então é isso! Obrigada pela oportunidade de poder trabalhar para vocês [...] e principalmente obrigado pela paciência”. E novamente deixou o trem ainda na estação Mercado, sem seguir viagem.

Nesse mesmo dia, já em torno de 19h, encontrei-o novamente na saída da estação Mercado e parei para saber informações sobre uma pedinte com quem eu havia conversado, um pouco antes, dentro do trem. Ele me disse que tudo o que a pedinte em questão falava era mentira. E ainda acrescentou. “Aqui no trem tu vai aprender muito sobre estratégias, tanto que é capaz de tu lagar essa tua faculdade e vir para cá trabalhar com a gente”.

Paulo

(25/06/2022, quarta-feira, em torno de 15h)

Paulo, um rapaz loiro, olhos castanhos, calça bege e moletom preto, estatura mediana, encontrei na plataforma da estação Niterói, em uma tarde chuvosa. Ele veio me oferecer doces e aproveitei para conversar com ele. Disse-me que tem 24 anos, que atua como pedreiro, mas que está desempregado: “Eu estou vendendo na rua, eu pego na distribuidora e vendo. Eu tenho dois filhos pequenos, não dá para ficar parado”.

O rapaz destacou que vende doces nos sinais, que ganha em média 30 reais por dia, e que só estava no trem naquele dia porque estava chovendo e que o sinal rendia mais em torno das 18h. Também falou que ele prefere vender doces nos sinais do que no trem: “Não dá muito, ainda mais agora que tem muito fiscal do Trensurb, eles não estão mais deixando vender dentro do vagão”.

Acompanhei a sua abordagem em um vagão do trem, ele passou rapidamente pelo vagão, dizendo “É três por dez, meus amigos. Paçoca, mandolate, vamos aproveitar meus amigos. Paçoca, mandolate, três por 10”. E não vendeu nada. Os pacotes de paçocas e mandolates eram grandes e, por isso, tinham o preço elevado. Além disso, o valor (10 reais) é um pouco alto para as pessoas comprarem por impulso ou apenas para ajudar o vendedor.

Em nossa conversa, Paulo também comentou que, quando saísse do trem, pegaria o seu carro que estava em um estacionamento próximo para se descolar até o sinal onde atuava.

Paulo (outro Paulo)

(03/07/2022, domingo, em torno de 16h)

Um homem aparentando ter mais de 60 anos, usando um terno cinza e sapato de couro preto, um pouco surrado. Peguei o trem na estação Mercado e o observei até a estação Novo Hamburgo, porque a técnica dele consiste em entrar no trem no Mercado, com uma bandeja com doces e ir passando pelo trem que é de vagões acoplados até o fim da linha. Ele não fala com as pessoas, apenas fica circulando pelo trem o tempo todo de pé, quando não está circulando fica parado em algum canto, sem nunca se sentar. Mesmo não interagindo muito com os passageiros, o senhor chama atenção pelo fato de estar vestindo terno (não é uma roupa comum entre os vendedores do Trensurb) e por ser magro e muito alto, de forma que você consegue visualizá-lo entre os passageiros mesmo estando o trem lotado. Ainda assim, não o vi vendendo doces durante a viagem.

Ele desceu na estação final, Novo Hamburgo, e eu fui atrás para conversar. Ele falou que o seu nome é Paulo e que tem 56 anos (o que me surpreendeu porque o homem aparentava ser um idoso). Perguntei pela escolha de vender doces de terno e ele respondeu que é por ser evangélico da Igreja da Graça, e essa é a roupa mais apropriada para um homem da igreja.

Paulo, morador da cidade de São Leopoldo e solteiro, disse que no trem fatura, em média, 40 reais por viagem (circulando pelo do trem da estação Mercado até Novo Hamburgo com os doces e pouco interagindo com os passageiros), e também que vende balas em sinais e paradas de ônibus, mas prefere o trem, especialmente em dias de chuva como era aquele.

O vendedor de trufas

(04/11/2022, sexta-feira, em torno de 17h)

O rapaz branco, cabelo preto liso e curto, alto, forte de corpo, usava chinelo de dedo, bermuda preta e camiseta preta. Ele entrou no vagão em que eu estava na estação São Leopoldo, quando o trem já estava bem vazio, e ofereceu trufas para algumas pessoas e não para todas. Chegou na frente de uma moça com as trufas protegidas em um isopor aberto e disse bem alto, de modo que as outras pessoas que estavam no vagão também escutassem: “Estou vendendo trufas produzidas pela minha mãe. Você pode me ajudar comprando uma ao menos”. A moça aceitou comprar a trufa, então ele continuou falando alto: “Brigadeiro, leite ninho, maracujá e

morango”. “Me dá uma de leite ninho e uma de maracujá”, respondeu a moça que pediu o PIX para pagar, ele respondeu que o PIX era um CPF e ditou o número. Em seguida, sempre falando muito alto, ofereceu para outra moça que estava ao lado da primeira que havia comprado. “Você quer, moça”? A moça respondeu: “Quero”. Ele então agradeceu às moças que compraram. Uma senhora que estava sentada do meu lado achou graça e fez o seguinte comentário: “Ele escolhe as pessoas para vender”. Perguntei o que ela achava dos vendedores no trem e ela respondeu: “Pelos menos estão vendendo, não estão roubando”.

De fato, o rapaz só ofereceu trufas para as pessoas escolhidas, fazendo de um modo que a venda para alguns passageiros funcionasse como uma espécie de propaganda para atrair outros compradores (pessoas do entorno) para as trufas. Naquele vagão quase vazio, não oferecendo para todos, apenas abordando usuários específicos, ele vendeu pelo menos quatro trufas.

Nesse dia eu não consegui conversar com o vendedor, mas o CPF que ele forneceu para a passageira pagar a trufa ficou gravado no áudio que fiz da sua intervenção. Então decidi fazer um PIX de 1 real para aquele CPF, pedindo que o portador do número entrasse em contato comigo para conversarmos. No entanto, o PIX estava em nome de uma mulher, imaginei que fosse a mãe dele e enviei a mensagem. Pouco tempo depois, me ligou uma moça que contou que o rapaz, de 23 anos, é um parente distante seu, que trabalhava e morava em sua casa até alguns dias antes do meu contato, em meados de fevereiro de 2023. Mas desentendimentos por causa do dinheiro arrecadado com a venda das trufas que, segundo ela, chegou faltando, fez com que com eles brigassem e o rapaz fosse embora da sua casa para um projeto intitulado “Desafio Jovem”. Um projeto de pastores para usuários de drogas. Segundo a moça, o rapaz até usa drogas, mas não é um dependente; contudo, conseguiu ir morar na casa de acolhida porque conhece os pastores, que dizem que vão “curar a sua homossexualidade”.

A fabricante das trufas deixou bem claro que não é mãe do vendedor, isso quer dizer que a mãe que fabricava trufas era uma das estratégias que ele usava para vender os doces. De acordo com a moça, quase tudo que o rapaz contava no trem era mentira: “Já falou até que a mãe havia morrido, mas a mãe dele está viva e mora em Montenegro” (outro município da região metropolitana de Porto Alegre, mais afastado). Também relatou que o rapaz tem dificuldades de trabalho e moradia porque cursou somente até a 6ª série do ensino fundamental e o pai não o aceita por ele ser homossexual. Então ele vive um pouco na sua casa, um pouco no projeto e “assim é a sua vida”. Ela acrescentou que cobrava água, luz, internet e comida dele para morar na sua casa.

Ele vendia as trufas que ela fabricava também em outros lugares, mas o trem era o que mais compensava financeiramente, vendiam em torno de 100 trufas por dia, conseguindo 300 reais em dinheiro, 120 ficava para comprar os materiais para fazer mais trufas, 100 ficava com ela e 80 com o rapaz. Para a mulher, o trem era o melhor lugar para o jovem vender trufas também porque não se deslocava muito, trabalhava com ar climatizado no verão, não pegava chuva nos dias chuvosos. No entanto, ela nunca vendeu as trufas no trem, quem vendia era o jovem. Como ele não estava mais em sua casa, ela contou que estava à procura de outra pessoa para vender as suas trufas no Trensurb.

2. *Os vendedores de pomada massageadora*

Há alguns vendedores de pomada massageadora no Trensurb. Acredito que por se tratar de um produto oferecido a um valor elevado, em torno de 10 reais, os vendedores focam a sua abordagem na divulgação do produto e dificilmente pedem para os passageiros comprar para ajudá-los. Durante um bom tempo do campo, observei os vendedores de pomada oferecendo o produto e ninguém comprando. Contudo, em conversa com os usuários do trem, alguns, especialmente idosos, revelaram que compram e gostam muito das pomadas, que no trem são vendidas a um valor bem menor do que nas farmácias.

O Cavalheiro da Pomada⁵¹

(10/03/2020, terça-feira, em torno de 16h); (12/11/2020, quinta-feira, em torno de 11h); (28/11/2020, sábado, em torno de 16h); (14/01/2021, quinta-feira, em torno de 12h); (13/07/2022, quarta-feira, em torno de 19h); (31/07/2022, domingo, em torno de 17h); (15/10/2022, sábado, em torno de 19h).

A primeira vez que o vi o Cavalheiro da Pomada foi em 2020, um pouco antes do início da pandemia. Ele é um homem pardo, de cabelos crespos bem curtos, aparência humilde. Naquele dia calçava tênis preto com meias brancas, bermuda xadrez clara e uma blusa branca. Entra no vagão falando alto, praticamente gritando: “POMADA MASSAGEADORA, indicada para dores musculares e dores crônicas”. Ele se desloca pelo vagão mostrando caixas de pomada que tira de um saco plástico preto, repetindo o anúncio: “POMADA MASSAGEADORA, indicada para dores musculares e dores crônicas (repete várias vezes)”. Não vi ninguém comprando.

No início de novembro do mesmo ano, peguei o trem na estação São Pedro; na estação Fátima, entrou no vagão em que eu estava o mesmo vendedor de pomada massageadora.

Circulou no vagão, falou alto e sem muito entusiasmo, “POMADA MASSAGEADORA, indicada [...]” e exibiu a pomada para os usuários do trem. Vestia uma calça jeans clara e uma blusa verde e carregava junto ao pescoço uma placa de propaganda eleitoral⁵², com a inscrição: “Vote Cavalheiro da Pomada, número 5000”. Na plaquinha não constava por qual cidade o vendedor concorria, depois pesquisei no site do TSE e descobri que foi candidato a vereador pelo PSOL em Sapucaia do Sul e fez 20 votos, não chegando a se eleger. Naquele dia ele ficou pouco tempo dentro do vagão e não o vi vender nenhuma pomada.

Encontrei o Cavalheiro da Pomada também no final daquele mês, depois das eleições. O homem não trazia mais nenhuma propaganda política no corpo, dessa vez usava um tênis preto, uma calça jeans escura e uma camiseta azul marinho e uma máscara preta bem colocada no rosto. Sua fala pareceu um pouco mais empolgada do que das outras vezes. Ele passou por todo o vagão mostrando as pomadas e dizendo pausadamente e de forma meio cantada: “POMADA... MASSAGEADORA... FISIOFORTE... duas por 10”.

Em janeiro de 2021, me deparei novamente com o vendedor no trem, estava usando um tênis branco com detalhes em verde, uma meia branca, uma bermuda cinza e uma camiseta cinza com detalhes em preto. Passou rapidamente pelo vagão, com as pomadas na mão, dizendo, meio cantarolando e sem muito entusiasmo: “POMADA MASSAGEADORA, FISIOFORTE, alívio imediato, dores crônicas e musculares”. Não falou nem o preço da pomada. Ninguém comprou e pela velocidade e a falta de entusiasmo com que ele passou, se alguém pensou em comprar nem deu tempo, porque ele saiu muito rapidamente do vagão.

Esse vendedor é bastante assíduo no Trensurb; nas muitas vezes em que fui ao trem durante a pesquisa de campo, me deparei com ele em diferentes horários e dias, manhã, tarde, noite, fins de semana. Em julho de 2022, encontrei ele no trem no período da noite, sendo que além de Pomada Massageadora estava oferecendo fones de ouvido e máscaras aos usuários do trem: “5 reais duas máscaras, 5 reais o fone; fone com microfone: 5 reais; POMADA MASSAGEADORA [...]”.

No final daquele mês, consegui conversar com o Cavalheiro da Pomada, que estava indo até a roleta da estação Niterói para entregar uma pomada para uma cliente. Ele contou que tinha 52 anos, que vendia também fone e máscara, mas que o seu “carro chefe” era a pomada, vendida mais entre os idosos. Perguntei o dia da semana em que ele vendia mais e ele respondeu: “geralmente no domingo, porque eu sou um dos poucos vendedores que vem no domingo, daí é mais fácil trabalhar”. O vendedor também destacou que nunca pede nada aos passageiros, porque ele vende e sua estratégia para vender é: “A minha estratégia é um produto confiável.

Eu vendo a pomada que todo mundo gosta. É uma pomada que custa de 15 a 20 reais em qualquer farmácia, eu vendo a 10. Máscara eu vendo duas por 5, porque eu acho que não se deve explorar a questão da doença”. O vendedor também comentou ter família, um filho que trabalhava em farmácia, uma filha que estava terminando o segundo grau, e que sustentava a família com o dinheiro que ganhava no trem. Perguntei a ele sobre o fato de ele ter sido candidato a vereador, e ele respondeu: “Mas não tive uma boa votação, porque todo mundo pensava que eu morava em Canoas, eu moro em Sapucaia”.

Conversei com o Cavalheiro da Pomada de novo na metade outubro. Comentei que estava com bastante dificuldade de encontrar pedintes para entrevistar e ele respondeu: “A pessoas não estão mais dando dinheiro para pedinte”. Também disse a ele que estava com a sensação de que tinha menos vendedor no trem naquele dia e ele respondeu: “Não estão vindo porque está fraco”. Antes era 10 dias de movimento bom, agora é 3. O pessoal tá tudo sem dinheiro”.

Esse vendedor me passou o seu Facebook onde ele, que tem mais de 3 mil amigos, fala das péssimas condições do Trensurb, das questões políticas do país, combate ao racismo e, embora eu nunca o tenha visto pedir para as pessoas no trem, no Facebook ele pede doações seguidamente, quando está impossibilitado de trabalhar no Trensurb, como no texto abaixo, postado em junho de 2022:

[...] sou vendedor ambulante de pomada massagedora e máscaras no trem... local onde trabalho diariamente para levar o sustento para minha família. sou morador de Sapucaia do Sul. Após sofrer uma queda na estação Niterói fui encaminhado ao HPS de Canoas, fui submetido a exames e fui diagnosticado com uma fratura no quadril. Como se sabe, por este motivo tenho que ficar 60 dias sem trabalhar... Sendo assim, conversando com minha família e amigos (as), criei essa vakinha para juntar fundos para que possa sustentar minha família durante esse período difícil no qual estou passando [...].

O vendedor de Pomada Massagedora Preta

(18/12/2020, sexta-feira, em torno de 15h)

Homem pardo, cabelo curto, estatura mediana, calçando tênis preto, usando bermuda preta e uma camiseta também preta, com detalhes em colorido e máscara preta bem colocada no rosto. Começou a sua intervenção mais ou menos assim: “Boa tarde, pessoal! Hoje eu trago para vocês esse produto [...], pomada [...]”. E mostrou umas caixinhas pretas com pomada. Falou da composição do produto “Cânfora, Arnica” (e um monte de coisas). Depois falou que era ideal para artrite, artrose, dores crônicas, etc. Explicou que a pomada que ele estava

vendendo era da mesma marca da pomada Fisioforte, só que vinha em embalagem preta e que tinha todas as qualidades que ele já havia descrito. E continuou: “Pessoal, esse produto na farmácia você não encontra por menos de 25 reais, eu trago ele a 10 reais para vocês. Aceito cartão de todos os tipos, PIX, QR code, aplicativo da caixa, troco nota de 100, 50, 20”. Não vi se o vendedor vendeu alguma pomada, porque o trem estava muito lotado, mas chamou-me a atenção a articulação ao propagandear a pomada (ele deu muitas informações) e a estrutura disponível para vender no trem, aceitando todo o tipo de cartão, lendo QR code, etc. Muitos comerciantes legalizados e bem instalados em pontos da cidade não têm toda essa estrutura, inclusive redes grandes de comércio não oferecem tantas possibilidades de pagamento para os clientes como ofertou aquele vendedor do Trensurb.

3. Os vendedores de fone de ouvido, carregador e suporte para celular

Assim como os vendedores de pomada massageadora, todos os vendedores de fone de ouvido, carregador e suporte que encontrei são homens e focam a abordagem mais na propaganda do produto do que na solidariedade dos passageiros.

O vendedor de fone de ouvido

(12/11/2020, quinta-feira, em torno de 11h; 20/11/2022, sábado, em torno de 15h)

Homem, aparentando em torno de 40 anos, negro, alto, corpulento, na primeira vez em que o vi, em novembro de 2020, vestia calça de abrigo branca e uma camiseta preta com listras brancas. Se utilizava da máscara somente quando entrava no trem e usava luvas de plástico o tempo todo. Carregava um pequeno pote com fones de ouvido brancos. Caminhava pelo vagão dizendo: “Olha o fone de ouvido, 5 reais”. Vendeu um ou dois fones de ouvido no vagão em que eu estava.

Ainda em novembro daquele mesmo ano, encontrei novamente o mesmo vendedor de fone de ouvidos; usava uma calça de abrigo cinza, uma blusa amarela da seleção brasileira e um boné vermelho, com a máscara preta (que as vezes ele tirava para falar) e sem as luvas. Estava acompanhado de um outro homem, um homem branco, vestindo calça jeans e camisa, e carregando um celular protegido por uma capa transparente dependurado no pescoço, que hoje eu sei se tratar do vendedor de carteiras (falarei dele mais adiante).

O vendedor de fone de ouvido circulou pelo vagão, oferecendo fones de ouvido que ele carregava agora em um pacote branco, e dizendo: “Fone de ouvido, 5 reais”. Um casal que estava próximo a mim comprou dois fones. Nisso o vendedor saiu do vagão e vi o casal entregar o dinheiro para o vendedor de carteiras, que atuou com uma espécie de ajudante do ambulante.

Depois dessa data, nas viagens de trem do final de 2020 e início de 2021, eu sempre encontrava esse vendedor. E depois disso ele sumiu, não o avistei nas viagens realizadas em 2022.

O rapaz do Vip

(24/06/2022, sexta-feira, 16h)

Um rapaz negro, alto, magro. Na primeira vez que o vi estava de calça jeans escura, camisa quadriculada de marrom, branco e vermelho telha, e sapato social preto, muito bem-vestido para um vendedor do Trensurb. Ele vendia um suporte para celular, que ele apresenta como o Vip. Sua abordagem foi assim:

Esse aqui é o Vip. E para quem não conhece o Vip, eu vou apresentar: o Vip é um suporte para celular e tablet. [...] usa ele nos dois lados do seu celular, usa ele tanto na vertical como na horizontal. Bota a criança para assistir o desenho, ela vai adorar [...]. O jovem fazendo a lição [...], faz a pesquisa pelo celular [...]. Eu vou deixar uma promoção no vagão. Agora, nas lojas gaúchas, o Vip, ele está custando de 30 a 70 reais. Eu trouxe para vendê-lo a 20, mas esquece os 20. Por apenas 10 reais, pode escolher qualquer uma das cores. Eu tenho aqui comigo dourado, prata, o azul e o rosa. Paga 10 e leva. Vou passar dos dois lados [...]. O Vip vem na caixinha para você poder presentear alguém [...]. Mais alguém aqui vai querer aproveitar e levar o seu, 10 reais apenas, escolhe a cor. Mais alguém, pessoal?

Depois dessa data, encontrei esse vendedor várias vezes no Trensurb, oferecendo o VIP e sempre vendendo o produto para algumas pessoas. Em umas de suas intervenções, o rapaz comentou que era estudante de direito da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, que graças ao trabalho no trem havia ingressado na UFRGS. Os presentes no vagão até bateram palmas.

No entanto, segundo um dos meus interlocutores, o rapaz comenta até com os demais vendedores que estuda direito, mas está sempre no trem e eles nunca o veem indo para as aulas, então ele acredita que seja mentira.

4. Bilhetes e cartazes com pedidos de ajuda

No início da pandemia, em 2020, era grande o número de indivíduos que pediam ajuda ou mesmo praticavam comércio dentro do trem, utilizando-se de cartazes e de bilhetes. Em 2022, encontrei poucos pedintes e vendedores usando esse tipo de estratégia.

O rapaz com marca-texto religioso e um bilhete

(20/11/2020, sábado, em torno de 15h); (03/12/2020, quinta-feira, em torno de 15h).

Um homem branco, cabelo preto, aparentando em torno de 25 anos, usando bermuda jeans, uma blusa branca com detalhes em verde e chinelos com meias muito sujas, que até contrastavam com a aparência de limpeza do rapaz; vi-o pela primeira vez em novembro de 2020. Ele não fez nenhuma fala, apenas entregou uma espécie de marca-texto com frases bíblicas; no que eu recebi, estava escrito: “Bem-aventurados os que trilham com integridade o seu caminho, os que andam na lei do senhor”. E junto havia um bilhete, bem pequeno, dizendo: “Pedir é melhor do que roubar. Por favor ajude eu e minha família a comprar o que comer com 5 ou 10 centavos. Aquele que faz o bem, do bem se cercará. Deus abençoe a sua família”. Mesmo entrando no vagão depois que outros já haviam passado, consegui algumas doações.

Encontrei novamente o rapaz em meados de dezembro daquele mesmo ano. Reconheci-o por estar usando o mesmo chinelo, com as meias brancas e sujas; dessa vez ele vestia uma camiseta vermelha com detalhes em preto, uma bermuda jeans escura (acho que a mesma da outra vez) e estava sem máscara. Não entregou o marcador de texto, apenas o bilhete pedindo ajuda e ofereceu balas de goma para os passageiros, falando bem perto individualmente, o que era arriscado em função da pandemia: “Compre balinha de goma para me ajudar, 2 (duas) por um 1 real”. Comprei duas balas dele, acho que mais uma ou duas pessoas no vagão também compraram. O rapaz demonstrou muita simpatia, ao agradecer sorrindo a quem lhe comprava as balas.

Outro rapaz com marca- texto religioso

(Domingo 21/11/2020, domingo, em torno de 15h)

Um rapaz negro, magro, de boné preto, blusa branca com detalhes pretos e calça jeans escura e tênis preto, usava também máscara preta no pescoço, bem limpo, aparentando em torno de 20 anos. Ele começou a distribuir uma espécie de marca-texto colorido para pessoas,

semelhante ao que outro rapaz citado acima já havia distribuído, mas no que peguei havia apenas a inscrição “Obrigada senhor por existir” e junto um bilhete idêntico ao que outro jovem havia entregado: “Pedir é melhor do que roubar. Por favor ajude eu e minha família a comprar o que comer com 5 ou 10 centavos. Aquele que faz o bem, do bem se cercará. Deus abençoe sua família”. O jovem também carregava uma sacolinha verde de plástico, dessas de supermercado, com uma caixa com balas de goma. Para ficar com o marca-texto (o rapaz pegou de volta o bilhete pedindo doações), doei 2 reais, acho que fui a única no vagão. O diferencial da abordagem desse jovem é que ele não fez discurso e nem tentou vender as balas de gomas, ele ofereceu as balas de goma para mim, como uma espécie de brinde para quem lhe fez uma doação.

A moça do cartaz

(20/12/2020, domingo, em torno de 14h)

Uma jovem aparentando não ter mais que 25 anos, baixa, não muito magra, cabelo liso até o pescoço, pele morena clara, olhos castanho-escuros, calçando um tênis Olympikus rosa e preto, vestindo calça legging cinza, blusa cor de telha e usando máscara preta cobrindo apenas a boca. Ela entra no vagão e depois que entra abre um cartaz feito de caixa de papelão, começa a mostrar para cada pessoa individualmente, sem dizer nenhuma palavra. O cartaz, escrito em azul e preto e com letras de forma irregulares, dizia o seguinte:

Ajude-me

Fome

Qualquer valor ou Alimento

Obrigada

Havia três adolescentes, com aparência de meninos elitizados, sentados juntos e ela os abordou logo na entrada do vagão, quando abriu o cartaz, os três contribuíram. Outras pessoas também contribuíram. Quando ela chegou até mim, tirei uma moeda da bolsa e a entreguei. Vi que várias pessoas foram contribuindo, praticamente todo mundo do vagão. Ela agradecia com um obrigado (era o único momento em que dizia alguma coisa).

Essa moça foi uma das pessoas que mais vi arrecadar doações em minhas viagens de trem, no período de pandemia. Acredito que alguns fatores explicam:

- O final de semana favorece pedintes porque os trens não estão muito lotados, os usuários estão mais relaxados e confortáveis do que em dias de semana, o que, de algum modo, aflora a generosidade.

- A abordagem discreta. Não falou quase nada, não colocou ninguém em risco. Esse tipo de abordagem foi muito bem-sucedida como estratégia de mendicância na pandemia.

- A moça com o cartaz grande, posicionada em frente ao possível doador, funciona mais que os bilhetes pequenos com pedido de ajuda porque não dá tempo de a pessoa pensar. Os bilhetes são mais impessoais e normalmente o pedinte ou vendedor entrega para todos no vagão, e depois de um breve intervalo retorna recolhendo as doações e/ou apenas os bilhetes.

5. Doentes ou pessoas com deficiência

Incluo aqui pedintes e vendedores cujo foco da estratégia de comunicação no Trensurb passa por ter problemas de saúde ou ser portador de necessidades especiais.

Clóvis⁵³

(14/01/2021, quinta-feira, em torno de 12h; 11/02/2021, quinta-feira, em torno de 14h; 18/11/2021, segunda-feira, em torno de 15h)

O trem era daqueles de vagões sem divisórias e o homem veio repetindo a sua fala em cada segmento da composição. Era um homem que aparentava ter em torno de 45 anos, alto, cabelo levemente grisalho, moreno claro, bigode e uma barba por fazer. Nessa primeira vez que o vi, em janeiro de 2021, calçava um tênis branco já gasto e manchado, vestia uma calça de abrigo preta e uma camisa de time de futebol listrada de vermelho e preto, e usava máscara preta. O homem caminhava com uma bengala preta em uma mão e uma caixinha de balas de goma na outra. Era acompanhado por uma menina, aparentando ter entre 8 e 10 anos, branca, cabelo castanho liso e comprido; a menina vestia um shortinho preto muito curto, uma blusa azul, calçava um chinelinho de dedo rosa e carregava uma bolsinha rosa; embora com vestes simples tinha aparência de criança bem cuidada. Ela andava sempre na frente do homem.

Com a voz alta e bem articulada, a fala do homem foi a seguinte:

Boa tarde pessoal, eu me chamo Clóvis. Infelizmente eu não sou aposentado. Eu uso duas bolsas de colostomia. Sou cego do olho direito. Tenho dois pinos na perna esquerda, meu pé esquerdo ele não mexe. Eu não estou pedindo nada para ninguém, eu estou trabalhando, tentando tirar o sustento da minha família, vendendo bala de

goma a 1 real a unidade. Então quem puder me dar uma força, eu agradeço. Muito obrigada a todos.

Perto da parte do trem em que eu estava, que era já no final da composição, algumas pessoas o ajudaram, teve até uma mulher que pegou uma bala de goma e guardou na bolsa (comumente as pessoas dão o dinheiro e recusam o doce).

Antes de sair do vagão o homem falou: “Pessoal, eu gosto sempre de mostrar para pessoas que eu não estou mentindo, que eu não estou inventando”. E levantou a blusa e mostrou as duas bolsas de colostomia que carregava na barriga. Logo em seguida deixou a composição acompanhado da menina.

Em fevereiro de 2021, encontrei novamente o Clóvis, agora sem a menina. Dessa vez vestia uma bermuda azul e branco e uma camisa de futebol azul. Estava com duas muletas e uma sacola com balas de goma. Seu discurso foi basicamente o mesmo da outra vez:

Boa tarde, pessoal. Eu me chamo Clóvis. Acho que muita gente já me conhece. Eu trabalho vendendo balas de goma porque tenho família para sustentar. Eu sempre gosto de mostrar, porque as vezes pessoas não acreditam: eu uso duas bolsas de colostomia (mostra as duas bolsas), sou cego do olho direito, tenho um pino no pé esquerdo e não sou aposentado. Então, pessoal, quem puder me ajudar comprando um pacotinho de bala de goma a 1 real ou quiser me ajudar com algum valor, eu agradeço. Muito obrigado a todos e tenham todos uma boa viagem.

Clóvis fala bem e tem boa aparência, apesar dos problemas de saúde que diz ter. Conseguiu vender bastante balas de gomas e recebeu doações sem que as pessoas aceitassem as balas.

Em novembro de 2021, eu entrei em um vagão onde homem havia acabado de abordar os passageiros e estava fazendo as vendas e recebendo doações. Uma senhora lhe entregou uma nota (não consegui ver o valor) e disse que era um presente. Eu o esperei se afastar e perguntei o motivo de ela ter dado o dinheiro, e ela respondeu: “Porque ele está precisando. A gente vê muito rapaz jovem pedindo. Ele não é jovem e está trabalhando”.

Nas viagens que realizei em 2021, esse vendedor era presença constante nos vagões do Trensurb, mas em 2022 não o vi e os outros vendedores com quem conversei não souberam responder o que aconteceu com ele.

Henrique

(12/11/2020, quinta-feira, em torno de 11h; 29/12/2020, terça-feira, em torno de 12h)

Um homem branco, alto, aparentando ter em torno de 50 anos, cabelo grisalho, carregando uma bengala para deficiente visual, a primeira vez que o vi, em novembro de 2020, calçava um sapatênis e vestia calça jeans escura, uma camisa xadrez em azul e branco e usava máscara cinza. Com a voz bem alta e projetada disse: “Olha a bala de hortelã, 1 (um) real o pacote”.

Ele era ajudado por uma senhora loira, gorda, aparentando mais de 60 anos, que o auxiliava no deslocamento pelo trem. Era ela que também carregava as balas. Não vi eles venderem nenhuma bala no vagão em que eu estava, mas antes dele havia passado uma vendedora de doces acompanhada de crianças e muitas pessoas haviam contribuído com ela.

Encontrei novamente o vendedor no final de dezembro de 2020, já bem próximo do ano novo, dessa vez ele vestia uma bermuda cinza, uma camiseta branca e usava máscara preta, com uma voz bem pretejada e alta, passou pelo vagão dizendo. “Bala de goma, bala de hortelã, 1 real o pacote”.

Estava acompanhado de outra mulher, também loira, mas mais jovem do que a primeira, que também o ajudava no deslocamento e carregava a caixa de doces. Essa mulher tinha o cabelo tingindo de loiro e a pele branca um pouco maltratada, bem magra, aparentando ter em torno de 40 anos, mostrava-se bastante animada, usava uma sandália preta (tinha as unhas dos pés e das mãos pintadas de vermelho), vestia bermuda preta, uma blusa de alcinha em tecido de oncinha e usava uma máscara de tecido floreado. Ambos bem limpos. Alguns passageiros compraram os doces que eles ofereciam.

Ao sair do vagão o homem gritou com a voz entusiasmada: “Muito obrigada e um Feliz Ano Novo”. E a mulher acrescentou “Com muita saúde para todos”.

Não vi esse vendedor nas viagens que realizei nos anos de 2021 e 2022.

A mulher que falava “Quem fala a verdade não merece castigo.”

(14/12/2020, segunda-feira, em torno de 10h; 14/01/2021, quinta-feira, em torno de 11h)

Uma mulher negra, de cabelo preto, curto, um pouco acima do peso, vestindo um casaco de moletom cinza, uma calça vermelha, um chinelo de dedo azul e uma mochila colorida nas costas. Ela usava também uma máscara rosa com um piupiu amarelo, a qual tirou para falar com os usuários. Aparentava algum tipo de distúrbio mental, mas se comunicava bem. A abordagem dela foi mais ou menos assim:

Boa tarde senhoras e senhores, eu gostaria de pedir uma colaboração porque eu e a minha família estamos passando fome [...]. Quem fala a verdade não merece castigo.

Eu não estou roubando, estou pedindo ajuda. Então, quem puder contribuir, qualquer valor serve. Deus abençoe a todos vocês.

A mulher, que não tinha todos os dentes na frente da boca, falou mais coisas, no estilo frases feitas, mas com o barulho do trem não consegui ouvir tudo. Depois ela passou pedindo ajuda para as pessoas individualmente, mas ninguém ajudou. Então ela colocou a máscara novamente e sentou em um banco do vagão e ficou ali a viagem toda, não desceu na próxima estação como é comum entre os pedintes do Trensurb.

Encontrei a mesma mulher há exatamente um mês depois, em janeiro de 2021. Vestia uma blusa rosa com inscitos em branco e preto, calça legging cinza com estampa de oncinha, calçava chinelos de dedo, usava uma máscara colorida de tecido rosado, que ela novamente tirou para abordar os usuários do trem. Falou com uma voz cantada:

Licença senhoras e senhores, eu venho aqui pedir ajuda de todos porque eu estou desempregada e tenho um bebezinho de nove meses e estou passando necessidade. Eu estou falando a verdade e quem fala a verdade não merece castigo. Eu não desejo que ninguém passe o que meu filho está passando. Então peço humildemente a contribuição de vocês, qualquer centavinho serve. Muito obrigado e deus abençoe a todos vocês.

Duas pessoas entregaram moedas à mulher.

Depois que pegou as doações, a pedinte colocou novamente a máscara e se sentou naquele vagão mesmo, não desceu e entrou em outros para pedir ajuda. Ela entrou na estação Aeroporto e desceu comigo na Estação Mathias Velho, deixando o sistema metroviário.

Não vi esta pedinte nas viagens realizadas em 2022.

Fernando

(18/07/2022, segunda-feira, em torno de 17h)

Um rapaz branco, estatura baixa, bem magro, cabelo e olhos castanho-claros, com uma camiseta branca com alguns detalhes coloridos na frente, calça jeans bege e tênis, parecendo bem jovem (menos de 18 anos), carregando uma caixa de balas de goma. A sua abordagem, com a fala um pouco comprometida, foi assim:

Olá, pessoal, tudo bem? Estou trabalhando, vendendo as minhas balinhas de goma no sabor fruta a 1 real cada uma. Quem puder estar me ajudando comprando uma balinha ou quiser me ajudar com qualquer valor, uma moeda que não for fazer falta para vocês, ficarei grato. Desde já desejo a todos uma boa (?), bom final de segunda-feira, um excelente final de tarde, uma boa viagem. Estarei passando de ponta a ponta do vagão.

Não vi o rapaz vender nenhuma bala, então perguntei a um passageiro o porquê de ele não ter comprado uma bala de goma do rapaz e a resposta foi: “Eu não tenho dinheiro”. Perguntei se ajudaria se tivesse dinheiro? Ele respondeu que “provavelmente daria umas moedas”.

Antes de o rapaz entrar no trem para vender balas, eu o encontrei na plataforma da estação Novo Hamburgo e conversamos. Ele contou que tem 23 anos e que começou a trabalhar no Trensurb no início da pandemia, antes ele atuava nas sinaleiras.

[...] as vendas lá fora, na sinaleira, como eu trabalhava antes, enfraqueceram devido a pandemia. Daí eu pensei onde eu posso vender, aí eu vi os trens passando e pensei aí está uma oportunidade de eu pegar e vender, vir trabalhar no trem. E também esse horário que tu viu eu trabalhar é o horário que eu estou voltando da escola para trabalhar no trem.

A escola a que ele se refere é a APAE de Sapucaia do Sul, onde ele relatou estudar desde um ano de idade, por ter vários problemas: “Eu tenho problema de coordenação motora, eu tenho vários problemas, nas palavras que eu falo, nas coisas que eu faço”.

Perguntei a ele sobre sua estratégia para vender no trem e ele respondeu:

Eu falo que as vendas que eu faço é para ajudar a minha mãe e que eu sou estudante e realmente eu sou estudante da APAE. E eu falo que o dinheiro que eu faço é para ajudar a minha mãe no mercado. Que nem ontem, eu olhei na geladeira da minha mãe, está acabando o pão de sanduiche, só tem mais um, hoje eu vou comprar mais pão de sanduiche, eu vou comprar frios, que nem mortadela, queijo, que é o que ela gosta. Chimia eu não vou comprar porque ela tem ainda, mas frios assim que ela gosta, eu vou comprar porque nós comemos lá em casa, entendeu?”

O vendedor destacou que vende bem todos os dias e que vende bem tanto para homens quanto para mulheres:

Às vezes tem gente que não quer a bala, mas me dá um valor. Esses tempos um soldado do exército não quis a bala, mas me deu 20 pila. Daqueles 20 pila eu multipliquei, peguei mais em mercadoria e vendi. Todo dia, eu digo que eu vou com o bolso cheio e o pote vazio, mas eu sempre faço uma coisa que nenhum jovem aqui do trem faz que é agradecer a Deus em primeiro lugar por estar trabalhando.

Também questionei o garoto a respeito dos pedintes e ele respondeu:

A gente estava debatendo esse assunto lá na estação Mercado um dia, eu e os colegas que trabalhamos aqui dentro do trem, a gente estava pensando assim: cara, a gente tem que tirar esses pedintes, porque é eles que estão quebrando a nossa firma, é eles que estão prejudicando a nossa firma. Mas não sair na agressividade, ser agressivo com eles, só dizer: ‘Poxa, tu tá sendo rude, pedindo todo dia sabendo que tem gente indo trabalhar, tem gente dentro do trem trabalhando e vocês estão aí pedindo, vocês estão quebrando a nossa firma, o nosso trabalho.

O rapaz também revelou ser muito grato aos funcionários do Trensurb, porque o socorreram quando ele teve convulsões dentro trem:

[...] porque eu digo que graças a Trensurb, quantas vezes eu tive convulsões... Eu tive uma convulsão em Canoas o ano passado, trabalhando, que me levaram lá para fora de cadeiras de rodas. Chamaram a SAMU, a SAMU veio e me levou para o hospital ali de Canoas. E o pessoal da equipe de Canoas foi incrível, um pessoal que dá para tirar o chapéu, de ajudar ao próximo”.

Por último, perguntei se ele gostaria de ter outro tipo de trabalho e ele respondeu: “Como autônomo sim, mas como eu recebo um BPC⁵⁴ pelo governo eu não queria arriscar perder esse BPC. Por isso que eu digo, eu não me arrisco a trabalhar num emprego de carteira assinada”.

Eu vi este jovem algumas vezes com o Daniel (citado no tópico sobre os vendedores de bala de goma e outros doces). O Daniel me disse que eles são amigos e que o “Fernando é um guri bom”. O trem parece ser para esse rapaz também um local de socialização, que vai além da convivência com a família e da APAE, que ele diz frequentar todos os dias.

6. Mulheres e homens com crianças

Em todas as minhas viagens ao longo desses quatro anos de pesquisa, nunca vi um vendedor ou pedinte entrar em um vagão acompanhado de uma criança pequena e sair sem receber algum tipo de ajuda. Os usuários do Trensurb costumam demonstrar muita solidariedade aos pais (homens ou mulheres ou os dois) acompanhados de filhos pequenos.

A mulher com o gurizinho

(22/09/2020, terça-feira, em torno de 9h; 03/12/2020, quinta-feira, em torno de 9h; 13/02/2021, sábado, em torno de 14h)

Mulher parda, em torno de 30 anos, robusta de corpo, cabelos cacheados presos em coque, na primeira vez que a vi, em setembro de 2020, calçava tênis branco sujo e meias brancas, vestia calça legging preta, casaco azul marinho, uma manta rosa e usava uma máscara de tecido bem colorida. Entrou no trem acompanhada de um menininho de uns 2 ou 3 anos, que caminhava ao seu lado comendo um pacote de biscoitos. O menino também era pardo e tinha o cabelo comprido amarrado igual ao da mulher, vestia calça azul e moletom azul escuro com estampas. A mulher se dirigiu ao meio do vagão e disse (sem tirar a máscara) que ia falar pouco,

que estava vendendo bala de goma, e que tinha certeza que todo mundo que era pai e que era mãe entendia o que ela estava passando. E começou a circular pelo vagão, com o menininho andando na frente dela, oferecendo as balas de goma.

Supõe-se pela fala da mulher que o menino que o acompanhava fosse seu filho e a criança, de fato, se parecia bastante com a vendedora. Praticamente todas as pessoas que estavam no vagão (que não estava muito cheio naquele horário) deram alguma contribuição, sendo que a maior parte recusou as balas de goma.

Encontrei novamente a mulher com o gurizinho em meados de dezembro do mesmo ano. Como eu entrei e saí do trem várias vezes nesse dia, percebi que ela ficava entrando e saindo dos trens também. Primeiro estava no sentido Novo Hamburgo, depois já estava no sentido Porto Alegre. Esse tipo de prática só é possível em dia de semana, em que os trens circulam bastante pelas estações, nos finais de semana, os vendedores e pedintes pegam os trens sem divisórios de vagões ou ficam trocando nas estações apenas de vagão, mas não de composição. Isso é uma prática um pouco arriscada e que exige agilidade física, porque precisam sair correndo por uma porta e entrar em outra antes dela se fechar.

Dessa vez a mulher vestia uma calça legging xadrez, uma blusa preta com listas verdes, um lenço verde e a mesma máscara colorida que que usava da outra vez. O menino estava com sapato preto, uma calça de abrigo azul marinho, uma blusinha marrom com bichinhos na frente e carregava um pacotinho branco de alguma coisa de comer gordurosa, como pastel ou pão de queijo. A abordagem da mulher foi, de novo, bastante discreta: “Boa Tarde! Pessoal, eu estou vendendo balas de goma para sustentar minha família. Quem puder me ajudar...”. Depois ela ofereceu individualmente para as pessoas no vagão: “Comprar balinha de goma para me ajudar”. Algumas pessoas a ajudaram, a maioria não quis as balas de gomas. Mas não foram tantas como da primeira vez que eu a vi no trem.

Em fevereiro de 2021, a mulher estava novamente no Trensurb, vestia tênis preto, uma camiseta azul claro e uma bermuda colada no corpo marrom, pareceu mais magra, mas a reconheci porque usava a mesma máscara colorida das outras vezes. O garotinho que se posicionava sempre na frente da mulher, usava uma bermuda azul e uma camiseta vermelha com detalhes em preto e carregava um brinquedo na mão. O discurso da mulher pareceu mais efusivo:

Boa tarde, pessoal. Acho que a maioria de vocês já me conhece. Eu não estou aqui para contar história triste. Eu vendo bala de iogurte a 1 real o pacotinho. É com essa bala de iogurte que eu pago o meu aluguel. E com essa bala de iogurte que eu sustento os meus 3 filhos. É com essa bala de iogurte que eu compro o remédio do meu filho.

Então quem puder me ajudar comprando uma balinha ou com qualquer valor, eu agradeço.

Ela percorreu toda a composição, que era daquelas com os vagões acoplados e sem divisórias, e muitas pessoas a ajudaram.

Não vi a mulher com o gurizinho nas viagens que fiz em 2022.

Gleicimara

(12/11/2020, quinta-feira, em torno de 12h; 29/06/2022, quarta-feira, em torno de 19h)

Em novembro de 2020, na plataforma da estação Canoas, visualizei uma mulher de chinelo de dedos, vestia calça legging marrom e blusa branca, estava acompanhada de duas crianças, um menino negro, de uns 8 ou 9 anos, e um bebê de 1 ano mais ou menos. As crianças estavam bem limpas, o menino mais velho vestia uma bermuda azul marinho, uma camisa do grêmio, tênis preto e meias escuras. O bebê, aparentando também ser um menino, vestia uma combinação de roupas em azul, vermelho e branco e um sapatinho azul. A mulher carregava consigo um pote cheio de doces (pirulitos, balas de goma e pastilhas de hortelã). Na plataforma da estação Canoas, enquanto esperava o trem, ela dividia alguns doces com as crianças e carregava uma garrafa pequena de refrigerante Sprite, já bebido em boa parte. Em dado momento, o menino mais velho pegou o mais novo para brincar, ele dava os primeiros passos, a mulher observava e parecia se divertir com a cena.

O primeiro trem que passou no sentido Novo Hamburgo passou longe de onde a mulher estava, ela até tentou pegar, mas não conseguiu correr com as crianças. O segundo passou bem perto dela, daí ela colocou a máscara (não recordo a cor da máscara, mas era de pano) e entrou. Assim que entrou, com o menino pequeno no colo mais o pote de doces, foi ao centro do vagão e disse: “Boa tarde a todos, desculpa interromper a viagem de vocês! Eu me chamo Gleicimara e há 8 anos eu vendo doces no trem para sustentar a mim e aos meus filhos. Quem puder me ajudar comprando um doce. Muito obrigada e Deus abençoe a viagem de vocês”.

Algumas pessoas fizeram doações, a maioria não pegava os doces, exceto um homem que estava acompanhado de uma criança e que fez sinal para a criança pegar um doce.

Tão logo a Gleicimara terminou de falar, já apareceram outros dois vendedores pedintes no vagão (um rapaz jovem vendendo bala de goma e o Henrique⁵⁵ vendendo bala de hortelã), gerando uma aglomeração de vendedores no vagão. Isso dificultou o recebimento de doações por parte dela. Além disso, como estávamos na estação Mathias Velho, muito provavelmente

já haviam passado outros vendedores e pedintes naquele vagão. E o trem estava bastante cheio, o que dificulta às pessoas olharem e escutarem os vendedores e pedintes.

Assisti à abordagem Henrique e sai do trem para pegar outro no sentido Porto Alegre. No entanto, acabei parando em algumas estações no meio do caminho e nisso reencontrei a mulher com as crianças, que retornou também para o sentido Porto Alegre. Ela repetiu a mesma fala, mas disse que vendia no trem há 5 anos e não há 8 anos. Novamente ela conseguiu algumas doações, mas não muitas.

No final de junho de 2022, avistei novamente a Gleicimara no Trensurb vendendo doces, estava bem-vestida, com uma calça de jeans azul, um casaco vermelho de inverno e não estava acompanhada das crianças. Era um dia chuvoso e frio de inverno em Porto Alegre, próximo do horário das 17h. Ainda dentro do trem optei por abordá-la. Gleicimara foi muito simpática e solícita, mas demonstrou que queria responder às perguntas ali mesmo no vagão, com os passageiros próximos observando as suas respostas. Contou ter 40 anos e trabalhar há 20 anos vendendo doces no Trensurb, embora eu não lembre de tê-la encontrado na minha pesquisa anterior; e tive a impressão de que ela falou em um tempo menor para os passageiros nas outras vezes que a encontrei (8 anos e 5 anos). A mulher também disse que é moradora de Sapucaia do Sul, tem 7 filhos, sendo que o mais velho, de 18 anos, também trabalhava no trem. Gleicimara revelou que ganha em torno de 2 mil reais por mês vendendo doces.

Em conversa com a Beatriz, descobri que ela é nora da Gleicimara. Não é apenas o filho da Gleicimara que atua no Trensurb, mas também a sua nora.

A mulher “amamentando”

(12/11/2020, quinta-feira, em torno de 14h)

Entrou no vagão, na estação Fátima, uma mulher parda, gorda, aparentando uns 30 anos; vestia calça legging rosa floreada e blusa verde, tinha uma mochila colorida nas costas e usava também uma máscara colorida. Trazia no colo uma criança grande (provavelmente tinha mais de um ano) dormindo, e tinha os seios grandes, completamente descobertos, como se estivesse amamentando a criança. Dessa forma, ela se dirigiu ao centro do vagão e disse:

Boa tarde, pessoal, eu não estou aqui para contar história triste para vocês. Eu só venho humildemente pedir a contribuição de vocês porque eu estou passando necessidade e preciso sustentar a minha família. Pode ser qualquer valor ou um vale transporte. Muito obrigada pela atenção de todos e Deus abençoe a todos.

A criança que ela carregava tinha o cabelo preso, vestia roupas escuras e parecia estar dormindo. A mulher conseguiu algumas doações, mas não muitas. Ela entrou no final da viagem (no sentido Porto Alegre), já havia entrado outros vendedores e pedintes no vagão. A estratégia de abordagem também me pareceu um pouco incoerente. A criança era grande demais para precisar mamar no peito no momento exato em que a mãe sacolejava em pé pedindo doações dentro de um vagão do Trensurb. E a criança parecia estar dormindo (uma criança daquela idade não ficaria no colo quietinha daquele jeito sem estar dormindo) e não mamando; então, questiono a necessidade da mulher se apresentar com os seios descobertos.

Aline

(03/07/2022, domingo, em torno de 15h; 31/07/2022, domingo, em torno de 16h; 05/11/2022, sábado, em torno de 15h)

Uma jovem morena de cabelo cacheado bem comprido; no início de mês de julho de 2022, quando a encontrei pela primeira vez, ela estava calçando tênis, vestindo calça legging preta e moletom bordo, carregava uma caixa de bala de gomas e um menino no colo. O menino devia ter mais de um ano e, como ela é uma moça de estatura pequena, mal conseguia se segurar em pé com a criança no colo. A abordagem da jovem foi assim: “Boa Tarde senhora e senhores, eu me chamo Aline, tenho 19 anos e sou a mãe do Bernardo e do Gabriel. Estou vendendo balas de gomas, a 1 real a unidade, para sustentar a minha família. Quem puder me ajudar, eu agradeço”.

No final do mês de julho, encontrei a Aline novamente no trem, estava de novo com o filho no colo, sua intervenção no vagão foi assim:

Boa tarde, senhoras e senhores”. Eu me chamo Aline, tenho 19 anos e sou a mãe do Bernardo e do Gabriel. Infelizmente eu estou desempregada, então vim vender umas balinhas de goma para estar sustentando eles e também poder pagar o meu aluguel. Quem puder me ajudar, eu vou estar passando com as balinhas de goma por apenas 1 real.

Neste dia conversei com a jovem na plataforma da Estação Canoas. Alice disse que não conseguia emprego, então a opção foi vir para o trem vender doces; que os idosos são as pessoas que mais lhe ajudam e que domingo é o melhor dia da semana para vender no trem. Ela só trazia o filho junto nos finais de semana: “Todos os dias da semana eu venho sem ele porque ele fica na creche. Só venho no fim de semana com ele”.

Questionei se trazer a criança fazia diferença, se as pessoas doavam mais e ela respondeu:

Faz, faz muita diferença. Eu não sei porque, acho que porque as pessoas sentem. Que nem uma vez um passageiro me falou que ele ajuda mais os vendedores que veem com filhos porque aí eles voltam mais rápido para casa. Eu não gosto de trazer ele no trem. Eu me sinto mal, como se eu estivesse usando ele para conseguir vender. Aí eu não trago ele, só trago quando eu não tenho opção. O outro fica em casa com a minha mãe. A minha mãe cuida dele. Só que esse aqui não fica com mais ninguém. Eu tenho dois filhos no total.

Também questionei a moça se ela gostaria de vender outro produto ou realmente preferia vender balinha. “Com certeza, se tivesse outro produto que me desse mais lucro. Eu tentei vender fone, mas eu não sei o porquê, eu não me saí muito bem. Eu vendo mais balinha, eu vendia bombom e balinha. Só que o bombom aumentou o preço, daí eu deixei de pegar”.

Questionada se tem algum dia da semana ou do mês que vende mais e se a meteorologia (dia de chuva, dia de sol) influi nas vendas, ela respondeu:

Sim, o início do mês, que é o início do pagamento, que é entre o dia 3 e o dia 10, que é onde as vendas costumam ser boas. Dia de chuva é horrível de vender porque aí o pessoal tá tudo com frio, daí está todo mundo com fone de ouvido, ninguém presta a atenção. Horários conta muito, porque tu vende mais é de manhã, daí das 11h até 14h30 da tarde ninguém vende nada, porque é horário de estudante. Estudante, a maioria, ninguém compra. É um horário muito ruim.

Aline só trabalha até as 17h30, 18h, que é o horário em que busca o filho na escola, então não soube opinar sobre os horários noturnos.

Depois desse dia, conversei com a Alice algumas vezes ao longo das idas ao Trensurb, em 2022, é uma menina bem jovem, que aparenta de fato ter 19 anos (embora eu não tenha certeza da idade dela). O marido dela também trabalha vendendo doces no trem. Ela nem sempre estava acompanhada do filho, mas quando estava com ele foi ajudada por muitos passageiros.

Em novembro de 2022, encontrei a Aline sentada em um banco, interagindo com outros vendedores na estação Mercado. A jovem, que disse ter concluído apenas o ensino fundamental, estava muito chateada com a sua ocupação no Trensurb e me disse: “Quando a gente trabalha há muito tempo no trem, as pessoas começam a te olhar com cara de bunda, outro dia eu xinguei uma mulher. Será que os supermercados estão contratando”?

A vendedora da plataforma da rodoviária

(08/07/2022, sexta-feira, em torno de 15h; 18/07/2022, segunda-feira, em torno de 17h)

Eu estava sentada na plataforma da estação Rodoviária e uma mulher de cabelo liso, claro, um pouco cheinha de corpo me abordou oferecendo paçocas que ela carrega em pote de plástico. Nesse dia, a mulher estava vestindo uma calça legging preta e um blusão cinza com detalhes coloridos na frente. Perguntou se eu gostaria de comprar uma paçoquinha para ajudá-la. Eu comprei a paçoquinha e perguntei se ela aceitava conversar comigo sobre o seu trabalho no Trensurb. Ela aceitou, não sem antes me fazer várias perguntas a respeito das minhas intenções com a pesquisa.

A mulher destacou que não contava nenhuma “história triste” em suas abordagens: “[...] porque história triste normalmente é mentira. Então o que mais tem é gente contando história triste. Outra coisa, de coisa ruim na vida todo mundo tem”.

Então eu perguntei a ela se havia pessoas que contavam histórias tristes no trem e ela respondeu: “Tem, todos que estão aqui no trem. Pedinte, principalmente. Estão contando que tem filho doente, a gente sabe que é mentira, a maioria é usuário de droga. As pessoas que estão trabalhando investem em um produto, veem e oferecem”.

A vendedora disse ser contra a presença de pedintes no trem: “Eu não concordo, eu acho que todo mundo tem o direito de trabalhar, mas mendicância é diferente de trabalho”. Então eu perguntei se ela só chegava nas pessoas e dizia que estava trabalhando para tirar o sustento da família, mais ou menos como havia feito comigo, e ela respondeu: “Isso, só isso”.

Depois que eu parei de gravar, a mulher se mostrou mais falante. Contou que tem 27 anos, que normalmente os homens compram mais doces dela do que as mulheres e que no trem tem uns meninos (homens) que ficam dentro do trem e fora do trem, que são mais fortes e que protegem as mulheres que são mais fracas. Comentou que os artistas ganham muito dinheiro e que o vendedor de carteiras, citado mais à frente, possui curso de vendas, “sabe entrar na mente das pessoas” e fatura 600 reais por dia vendendo no Trensurb.

Ela também me apresentou a outros vendedores, como um vendedor de trufas, que me concedeu entrevista, um vendedor de fone, que disse não poder conversar comigo por ser fichado na polícia, e ao próprio vendedor de carteiras, que ficou bastante desconfiado da minha presença no trem. Falou que eu poderia ser uma profissional da Trensurb infiltrada para pegar informações sobre eles.

Nesse dia mesmo, depois de ter falado com a mulher na plataforma da estação Rodoviária, fui até a estação Novo Hamburgo e, quando retornei para a Rodoviária, ela estava preocupadíssima me aguardando, chegou a dizer que o pessoal não iria mais me dar entrevista, porque estavam todos assustados. Eu sorri e mostrei a ela, pela segunda vez no campo, a página

da Eco/UFRJ, onde aparece o meu nome e o título da pesquisa, frisando que não trabalhava para a Trensurb.

Alguns dias depois, ainda em julho de 2022, encontrei a vendedora da rodoviária, ela não entra muito no trem, fica mais circulando pela plataforma da estação Rodoviária; estava com uma criança no colo, um menino de pouco mais de um ano, me apresentou como sendo seu filho e contou que o pessoal havia perguntado para os funcionários da Trensurb se a empresa havia contratado alguém para entrevistá-los, ao que eles responderam que era pouco provável que a empresa tivesse feito isso. Fiquei aliviada, porque imaginei que agora ninguém teria problema de conversar comigo.

Quando a vendedora se afastou de mim, uma usuária que estava sentada no mesmo banco comigo comentou: “Ela reveza essa criança com outra. Tem outra mulher morena que às vezes também anda com esta criança, só que a outra carrega em um carrinho”.

Depois disso, encontrei a vendedora da plataforma da rodoviária outras vezes, vendendo paçoca com o menino no colo; e uma vez eu vi a outra vendedora, a vendedora morena, com uma criança no carrinho, mas não consegui conversar com ela e não consegui distinguir se era ou não a mesma criança. Mas, segundo os vendedores Aline e Daniel (já citados), não se trata da mesma criança, cada vendedora tem um filho, inclusive com idades diferentes.

O rapaz com a filha nas costas

(13/07/2022, quarta-feira, em torno de 21h)

Rapaz aparentando ser bem jovem, negro, estatura baixa, magro, cabelo curto, calçando tênis, vestindo calça de moletom preta e blusão de moletom marrom. Carrega uma menina nas costas, toda vestida de rosa, e oferecia balas de goma para os passageiros individualmente. Chamei-o para conversar dentro do vagão. Ele disse que se chama Mário, tem 30 anos e trabalha há mais de 10 anos no Trensurb. Disse que a menina de dois anos é sua filha e que era a primeira vez que trazia ela no trem. “Ela veio hoje porque a minha esposa está para ganhar nenê e a minha sogra está para operar a perna. Então é só hoje que ela está comigo, amanhã ela vai lá para minha sogra e eu venho trabalhar”.

Perguntei o porquê de ele trabalhar no trem e ele respondeu: “É porque eu estou desempregado e é o meu trabalho”. Questionei se fazia 10 anos que ele estava desempregado e ele respondeu: “Sim. Não, faz. Mas, então é o meu sustento, também da família, onde que eu

batalho e corro atrás. E eu não deixo faltar nada para as minhas crianças e nem para minha casa”. Ele revelou ter tido também outros empregos nesses 10 anos:

Sim, trabalhei de gari. Trabalhei no Estrela também. Trabalhei cinco anos no Estrela, faz dois anos que eu saí. Mas eu trabalhava no Estrela e trabalhava aqui também. Mas aí fechou lá o Estrela, eu fui para rua, todo mundo foi para rua. [...] na época da pandemia não tive mais emprego, a galera ficou com medo e coisa e tal.

Mário contou que vem todos os dias ao trem, chega em torno de 11h e sai em torno 23h. Vende mais bala para idosos: “gostam da bala que é bom para garganta”.

Questionei se tem alguma data que é mais interessante para trabalhar no trem e ele disse:

Tem, aí tem. É o dia 05, o dia 10, o dia 15 e o dia 20 porque eu acho que é dia de pagamento, porque a galera está tudo com dinheiro aí ajuda mais. É ali onde a gente ganha a gorjeta. Vamos supor 10, 20 reais, 30 reais. Que as pessoas dão para a gente, dão para te ajudar, nem compram as balinhas, dão para te ajudar: “moço, de coração, eu já te conheço faz anos, sustenta a família e coisa e tal.” É humilde, é honesto, aí dão de coração. Agora os piores dias são o final do mês, que ninguém tem mais nada.

Mário contou que tem 5 filhos e que trazer criança ajuda a impulsionar as vendas no Trensurb: “Eu acho que criança melhor é em casa. [...] é, dá mais! Mas eu acho errado, mas faz diferença. E as pessoas vê que são carentes. Porque muitos que vende aqui são para droga, para álcool”.

Nesse período a pandemia já estava controlada, então me chamou atenção o fato de o Mário estar ainda usando máscara (quase ninguém mais estava usando) e ele respondeu o porquê: “Sempre máscara, eu e a minha filha. Só que ela não tem paciência, ela não gosta de usar. A minha esposa pegou Covid, é perigoso, e a gente tem criança também. A gente não pode arriscar muito porque entra no hospital depois não sai mais”.

Alguns dias depois desta conversa, também no horário da noite, avistei o Mário no trem e ele estava novamente com a menina nas costas. Provavelmente por estar com a criança, sempre recebeu alguma ajuda dos passageiros.

7. Mulheres e homens com filhos doentes

Essa é uma categoria que costuma ser bastante ajudada pelos usuários do Trensurb, assim como os homens e mulheres acompanhados de crianças. No entanto, esses vendedores e pedintes nem sempre vão estar acompanhados da dita criança doente, é comum se utilizarem do recurso de levar uma fotografia da criança.

A Lactose⁵⁶

(26/10/2020, domingo, em torno de 15h)

Assim que entrei no vagão, uma vendedora começou a falar. Para minha surpresa, tratava-se da Lactose, uma vendedora que já era muito conhecida no Trensurb, quando fiz a monografia de graduação em Jornalismo, em 2010. A Lactose, na época, pedia ajuda para um filho doente, uma criança pequena (ela sempre mostrava a foto dele), que tinha uma doença chamada intolerância à lactose, que precisava de um leite especial e que o estado não ajudava no tratamento da criança. Naquela época, segundo falaram os seguranças do trem, a mulher já tinha entrado diversas vezes em conflito com eles e, por ser estudante de direito, processado a Trensurb por várias vezes, alegando ter sofrido agressões por estar vendendo nos vagões do trem.

Pois bem, 10 anos depois a mulher conhecida como Lactose continuava fazendo as suas abordagens nos vagões do trem.

Ela é uma mulher de cabelo claro (tingido), branca, bem encorpada, aparenta ter em torno de 40 anos. Nesse dia, ela estava vestindo uma calça jeans, uma blusa colorida, tênis de couro marrom, carregava uma bolsa de couro também marrom, e usava uma máscara de tecido rosa. Estava muito bem-vestida, mais bem-vestida que muitos usuários comuns do Trensurb.

Ela colocou a máscara no queixo para falar aos passageiros. Falou em um tom bem alto e bem projetado, consegui ouvi-la muito bem, mesmo estando bem distante dela. Sua fala foi mais ou menos assim:

Gente, eu sei que muita gente critica a pessoa estar pedindo no trem. Mas eu luto pelo sustento e pela vida do meu filho. Ele hoje está com 15 anos. E o meu salário não cobre nem a metade das despesas. Eu também sou bolsista do Prouni e hoje estou vendendo essas lixas de unha, quem puder ajudar, a lixa de unha é bom para carregar na bolsa e quem quiser me dá uma contribuição, também será muito bem-vinda. Muito obrigada a todos.

A Lactose colocou a máscara no rosto e passou recolhendo as doações e entregando a lixa de unha aos interessados. Muitas pessoas fizeram doações e algumas ficaram com a lixa de unha.

Apesar de falar muito bem e de forma audível, a fala de Lactose pareceu menos explicativa do que há 10 anos atrás. Ela pareceu falar para pessoas que acreditava já conhecerem a sua história e deixou algumas informações meio soltas. Ela não mostrou a fotografia do filho, como fazia no passado, só falou que ele tem 15 anos.

A redução no discurso talvez possa ter a ver com a pandemia, outros vendedores e pedintes que encontrei em 2020 (depois de iniciada a pandemia) e 2021, também pareceram mais rápidos na abordagem, mais econômicos nas palavras.

Resolvi seguir a mulher. Ela saiu daquele vagão e entrou em outro, que estava bem vazio, deixou a máscara apenas na boca e contou discretamente o dinheiro arrecadado.

Depois dessa data, não a vi mais no Trensurb. Sobre ela, um segurança da Trensurb, ouvido em 2021, destaca: “A Lactose é uma problemática, ela está sempre arranjando problema, tá sempre levantando a faca, ameaçando e tal.”

Um vendedor antigo do Trensurb, que conhece a Lactose, comentou comigo e com outros vendedores: “A gente sabia que era tudo mentira, mas quando ela entrava no trem e falava quase chorando: ‘eu sei que todo o pai e toda mãe vai entender o que estou passando’, a gente quase acreditava”.

Em 2022, cheguei a tentar localizar a vendedora através de outros vendedores. Alguns não sabiam nem de quem se tratava, outros deram a entender que ela havia sido corrida do Trensurb pelos “guris”.

A família com o menino doente

(12/07/2022, terça-feira, em torno de 16h)

Em torno de 16h (o trem, talvez por ser dia de chuva, estava bem lotado para este horário), passou por mim um homem branco, cabelo claro, estatura mediana, com um menino no colo, visivelmente uma criança especial, que se debatia e gritava o tempo todo, branco com cabelo bem claro, parecido com o homem que o trazia no colo. Atrás deles uma mulher branca, de cabelo preto ondulado, um pouco abaixo dos ombros, olhos pretos, usando uma calça legging preta e branca e um blusão vermelho, carregava um saco enorme cheio de pacotinhos cor de rosa de pipoca doce. A mulher parecia meio vesga e aparentava ter algum tipo de condição especial.

O homem se apresenta aos usuários, fala que é pai de um menino especial, e que ele e a esposa vendem pipocas doces para sustentar a família: “Estou vendendo pipoquinha doce, é 2,50 cada pacotinho. Quem puder ajudar de coração, se você não quiser comprar, quiser ajudar com umas moedas, não importa o valor, toda ajuda será bem-vinda”.

O homem, apesar de aparentar ser uma pessoa bastante simples, se expressa muito bem, fala alto e de forma compreensível por todos. Muitas pessoas contribuem com a família.

A mulher ficou quieta o tempo todo, apenas carregando o saco com os pacotes de pipocas. O homem que carregava o menino era quem entregava as pipocas e recebia o dinheiro.

Resolvi abordar a família ali mesmo dentro do vagão, temendo não ter outra oportunidade, posteriormente, de conversar com eles. O homem aceitou conversar comigo, muito solicitamente, mas a conversa se realizou dentro do vagão com os passageiros do entorno atentos às respostas. O homem contou que tem 35 anos, que trabalha há 15 anos no trem, mas que havia ficado um tempo sem vir e naquele dia havia retornado ao transporte público, que o menino é filho único do casal, tem 7 anos de idade, embora parecesse bem menos (no máximo dois ou três anos):

Eu trabalho há 15 anos no trem. Só que muitas vezes, tem gente que não deixa eu trabalhar no trem e chamam muitas vezes os guardas e tiram nós do trem. E a gente vive disso aí, porque é o único trabalho que a gente pode viver com o suor de cada dia. A gente não rouba, a gente não trafica, a gente não pede para ninguém para droga, a gente pede para certa ocasião, para ajudar o meu filho que é especial. A gente depende de comprar remédios, tudo é comprado porque o SUS não dá. E o remédio dele é um controlado, é um remédio muito caro e o SUS não tem para dar.

Perguntei se a esposa era também especial, ele respondeu que não, que ela apenas o ajudava e o acompanhava no trem há 15 anos também. Destacou que as pessoas que mais ajudavam eles eram as pessoas mais simples: “É o pessoal mais simples, mais humilde. As gurias que as vezes ajuda aí, os mais senhores. Mas tem uns que as vezes viram a cara para não ajudar ou mandam sair do trem”. E seguiu relatando as dificuldades que a família enfrenta ao trabalhar no Trensurb: “É a gente quando está trabalhando, muita gente chama até os guarda para tirar do trem, porque não querem no trem. Então o nosso trabalho de cada dia é vendendo, para a gente pagar o nosso aluguel porque a gente não ganha nada.”

O homem falou comigo de forma que os demais usuários do trem, que estavam em nosso entorno e atentos ao diálogo, se compadecessem também. Essa família, de fato, aparentava estar passando por dificuldades. Apesar de o menino ser quem mais aparentava ter problemas de saúde, tanto o pai quanto a mãe não pareciam ser pessoas saudáveis.

8. As crianças

Há anos que eu não avistava crianças desacompanhadas pedindo ou vendendo no Trensurb. No meu já muitas vezes citado TCC, realizado em 2010, não encontrei nenhuma, porque o Conselho Tutelar atuava fortemente impedindo a presença de crianças naquele espaço.

No entanto, nas viagens que realizei em 2022, encontrei algumas crianças maiores, acima dos 9 anos, vendendo doces no trem.

Kelvin

(03/07/2022, domingo, em torno de 17h; 21/07/2022, quinta-feira, em torno de 17h; 02/08/2022, terça-feira, em torno de 18h; 04/11/2022, sábado, em torno de 16h)

Menino branco, cabelos castanho-claros e olhos verdes, uma aparência bem cuidada. Na primeira vez que o vi, em meados de julho de 2022, usava um abrigo escolar preto com listras vermelha e mochila escolar da prefeitura de São Leopoldo, carregava uma caixa pequena com balas de goma. Ele foi ao centro do vagão e disse: “Pessoal, eu me chamo Kelvin, tenho 13 anos e estou vendendo bala de goma a 1 real para ajudar a minha família. Quem puder me ajudar, eu agradeço”.

Antes que ele saísse do trem, eu o chamei e perguntei de onde ele era e se estava sozinho. Ele disse que era de Novo Hamburgo, que trabalhava no trem somente nos finais de semana, e naquele dia estava acompanhado do pai. Mas não me mostrou onde estava o pai e eu também não insisti, por temer que a pessoa que o estava acompanhado pudesse ficar incomodada com as minhas perguntas.

Encontrei Kelvin outras vezes no trem, nos meses de julho e agosto de 2022, inclusive durante a semana, sempre com a sua mochila escolar nas costas (desconfio que ele guarda ali as balas para atualizar o estoque de balas da caixinha). Uma vez o garoto entrou no trem falando ao celular, dizendo para alguém que ia ficar ali até as 19h.

Outra vez eu o encontrei novamente em dia de semana, à tarde, vendendo balas e perguntei como ele tinha vindo ao trem e ele respondeu que estava com um amigo (novamente não vi amigo nenhum). Uma moça que estava ao meu lado comprou uma bala de goma dele, entregando dois reais e comentou comigo que quando a criança aparenta estar bem cuidada como é o caso dele, ela sempre ajuda.

No início de novembro em de 2022, encontrei o Kelvin de novo vendendo doces, dessa vez estava sem a mochila da escola. Me pareceu maior, como se estivesse espichado, e mais tímido, passou depois de um artista (que normalmente ganha muitas contribuições) e não vi ele vender nada.

Segundo relatou outro vendedor do Trensurb, o pai desse menino é um alemão⁵⁷, usuário de drogas, que também trabalha em um trecho do trem, vendendo às vezes água, às vezes doces.

E a mãe tem dias que fica passeado pelo trem. Mas ele acredita que o dinheiro da família vem do garoto, porque é só o garoto que consegue vender.

Cassiano

(04/11/2022, sábado, em torno de 16h)

Menino negro, vestindo calça de soldado, blusa verde, usando uma pochete e uma corrente no pescoço, com gel no cabelo, bem magro, mas com uma aparência bem cuidada. Carregava uma caixa de balas goma, oferecendo individualmente para cada pessoa. Contou que seu nome era Cassiano e que tinha 11 anos. Perguntei a ele porque ele estava vendendo doces no trem e ele respondeu espontaneamente: “Porque eu gosto de dinheiro”. As pessoas que estavam a minha volta começaram a rir da resposta do menino. Mas houve quem comentasse que era muito novo para estar trabalhando no Trensurb.

Ao conversar com o Cassiano, eu entreguei a ele uma nota de 2 reais e uma senhora idosa que estava sentada ao meu lado no vagão disse que “Deus me daria mais” por eu ter dado dinheiro a uma criança, que ela tinha saído de casa sem nenhuma moeda e naquele dia não conseguiria ajudar ninguém.

Os meninos que brincavam na plataforma da Estação Mathias Velho

(19/09/2022, segunda-feira, em torno de 18h)

Era um dia chuvoso e frio em Porto Alegre e eu fui sentar em um banco na plataforma da estação Mathias Velho. Encontrei dois meninos sentados, no imundo e gelado chão da plataforma, jogando cartinhas. Percebi que eram vendedores, porque no banco próximo a eles estava uma caixa pequena com balas de goma; quando me aproximei, eles (sem interromper a brincadeira) ofereceram as balinhas. Eu comprei uma e sentei ao lado deles e comecei a fazer perguntas. Um disse que tinha 10 anos e o outros 11 anos, que eles vendiam doces para ajudar em casa. O menino negro vestia uma calça de moletom colorida verde e cinza escuro e casaco cinza com azul. O outro menino, pardo, com o cabelo liso, vestia uma calça de moletom preta e um blusão preto e laranja.

Confirmaram que não estavam acompanhados de nenhum adulto, mas que as famílias (eles eram amigos e não irmãos) sabiam que estavam no trem trabalhando. Perguntei se frequentavam a escola e eles responderam: “Eu vou. Eu também. Eu vou de tarde. Eu vou de

tarde também, hoje não tem, nem fim de semana”. Também questionei onde compravam as balas e eles responderam: “A gente não compra. Nós pedimos lá em São Leopoldo”.

E por último fiz um questionamento óbvio: Enquanto o trem não chega vocês ficam jogando cartinhas aqui? “Enquanto o trem não chega, nós fica jogando cartinha”.

No final da conversa, os meninos estavam tão envolvidos no jogo de cartinhas que precisei chamar a atenção deles porque estavam muito próximos à linha de proteção amarela e corriam o risco de caírem na plataforma se não mudassem a posição.

Os meninos responderam de forma muito distraída às perguntas, porque queriam brincar. Quando o trem chegou, recolheram rapidamente as cartinhas, pegaram a caixa de balas e entraram correndo no vagão e começaram a oferecer os doces. Eles não falavam muito, ofereciam individualmente para cada pessoa e, ainda assim, muitas pessoas compraram.

9. Os idosos

Ao contrário dos homens e mulheres com criança, dos homens e mulheres com filhos doentes e das próprias crianças desacompanhadas, nem todos os idosos que encontrei no Trensurb despertaram a solidariedade dos usuários meramente por serem idosos, alguns entraram e saíram dos vagões em que eu estava sem vender ou receber alguma ajuda dos passageiros.

O senhor de 64 anos

(14/12/2020, segunda-feira, em torno de 11h)

Um senhor branco, com o cabelo branco e barba também branca, vestindo camisa verde, calça social preta e sapato preto, um pouco sujo e sem máscara, ainda no auge da pandemia, entrou no vagão distribuindo um papel que dizia: “Tenho 64 anos e estou desempregado e preciso de ajuda para pagar o aluguel e comprar comida. Quem poder me ajudar com 05 ou 10 centavos? Desde já agradeço e Deus abençoe a todos vocês”.

O senhor, que andava o tempo todo de cabeça baixa, não falou absolutamente nada com ninguém, apenas entregou o papel e depois de um tempo recolheu o papel. Não vi ninguém lhe fazer alguma doação.

Esse senhor, apesar de não estar muito limpo e ter cabelo branco e barba branca, tem muito boa aparência para a idade. Ele não deve provavelmente gerar aquela pena que as pessoas costumam ter dos idosos, porque realmente tem boa aparência. A abordagem com o papelzinho

é muito impessoal para alguém como ele; se falasse, revelasse o motivo de estar ali pedindo ajuda, talvez os passageiros se compadecessem mais.

O senhor vendendo linha e carretel

(14/01/2021, quinta-feira, em torno de 15h)

Um senhor com o cabelo e barba bancos, pele branca, bem baixo, usando sapato preto, calça jeans e camisa laranja, num tom bem chamativo. Carregava em uma mão vários kits de linha e agulhas, e na outra muitas máscaras infantis de tecido. A sua fala, muito baixa era a seguinte: “Barato, barato, linha, carretel, máscara, 2,50” (tudo dito com pouquíssima empolgação). Ninguém comprou nada dele. Deixou o vagão rapidamente (não dando tempo para as pessoas decidirem comprar), com um ar bastante desolado.

Dona Dalva

(21/06/2022, terça-feira, em torno de 16h; 01/07/2002, sexta-feira, em torno de 15h)

Nessa tarde fria e chuvosa em Porto Alegre, encontrei no Trensurb, segurando uma caixa de papelão com mandolates, paçocas e balas de goma, Dona Dalva, uma senhora magra, alta, que vestia calça azul de tecido, tênis, casaco preto, manta rosa e um gorro rosa que cobria parte do seu cabelo cacheado e tingindo de castanho claro. A mulher entrou no vagão e mal conseguia manter-se em pé segurando a caixa de doces. Mesmo assim, recusava a sentar-se porque estava trabalhando. Dona Dalva não precisou oferecer seus doces, não precisou abordar ninguém, muitas pessoas se dirigiram a ela e entregaram algum dinheiro, a maioria recusou os doces. Quando Dona Dalva desceu na estação Farrapos, segundo ela para descansar um pouco, eu a chamei para conversarmos. Extremamente simpática, a senhora com uma voz baixa e pausada revelou que fazia um mês que estava vendendo doces no trem e, com olhos cheio de lágrimas, começou a contar os motivos que a levaram a vender doces no Trensurb. Morando na zona sul de Porto Alegre, a aposentada, que disse ter 85 anos e não ter filhos, durante a pandemia, conheceu um rapaz de 48 anos e eles começaram a namorar. Segundo ela, primeiro ela ficou doente e ele cuidou dela. Depois ele ficou doente e ela cuidou dele. Depois ela ficou doente novamente e precisou ser internada em um hospital; quando voltou para casa, o homem havia ido embora e levado vários de seus pertences, como a televisão e também o seu cartão da aposentadoria. Então ela passou a vender doces no trem para se sustentar e comprar os remédios que precisava tomar. Eu perguntei se ela havia registrado o ocorrido na polícia e ela respondeu

que sim, que conseguiram cancelar o cartão e que em alguns dias ela voltaria a receber a aposentadoria. Mas que continuaria a trabalhar no trem, porque precisava juntar dinheiro para comprar as coisas da casa que o homem havia levado.

Dona Dalva disse que ganhava em torno de 40 reais cada vez que vinha ao Trensurb, mas que não vinha todos os dias e que também não ficava muito tempo, porque havia dias em que se sentia muito cansada.

Em um dado momento da conversa, comentei que havia um rapaz vendendo balas de goma próximo ao meu prédio no centro de Porto Alegre e que era um rapaz jovem e bonito, que complementava a renda como segurança vendendo balas. Seu olhar brilhou e ela me perguntou: “Será que não é ele (seu ex-companheiro), porque ele também trabalhava vendendo doces, ele trabalhava aqui também”. Nesse momento me dei conta que Dona Dalva havia decidido vender no trem e não em outro lugar, talvez mais favorável à sua idade avançada, em que ela não precisasse ficar se deslocando em pé e com uma caixa pesada, também na esperança de encontrar o ex-companheiro.

Percebi que os outros vendedores que encontravam a senhora a tratavam com respeito e cuidado, dando-lhe a preferência para oferecer os produtos e, em alguns momentos, segurando-a para que não caísse ao se deslocar pelo trem.

Com relação a sua estratégia para vender, Dona Dalva me confirmou que não falava nada, apenas passava pelo vagão com a caixa de doces e esperava que as pessoas a abordassem, o que funcionava, porque com a caixa de doces, as pessoas percebiam que ela trabalhava no trem e, por ser uma senhora de idade, já a abordavam com contribuições.

Encontrei Dona Dalva, alguns dias depois, no início de julho, sentada no chão da estação Mercado mexendo em uma sacola cheia de meias. Trocou o produto, deixou de vender doces e passou a vender meias.

O vendedor de paçocas

(26/06/2022, domingo, em torno de 15:00; 12/07/2022, terça-feira, em torno de 14:00)

Idoso negro, robusto, barba branca, cabelo branco, na primeira vez que o encontrei, em junho de 2022, calçava sapato social preto, vestia calça social preta, jaqueta de couro marrom e um blusão de lã colorido em tons escuros de verde, vermelho e azul, falou bem alto e de forma muito articulada:

[...] mas eu estou pedindo uma ajuda. Era para mim pagar o aluguel, pensei que ia pegar já o dinheiro. As duas perícias deram negada. Pessoal, eu estou pedindo uma ajuda. Estou vendendo paçoquinha. Esse é meu trabalho. Meu trabalho é vendendo paçoquinha. Se alguém sentir, quiser me ajudar, apoiar meu trabalho comprando a paçoquinha, é 1 real. Eu tenho problema renal, tenho problema na coluna, eu tenho problema no coração. Só o INPS, de certo, está esperando que eu morra primeiro pra depois ele dá o aval. Mas eu estou aqui trabalhando, não estou desanimando porque eu tenho a família para dar comida. Eu tenho que pagar meu aluguel que está atrasando. Então se alguém puder me ajudar, comprar paçoquinha a 1 real. Se não puder, eu também agradeço. Qualquer moedinha de 5 ou 10 centavos me ajuda. Muito obrigada, pessoal. Me desculpem alguma coisa. Boa viagem para todos! É 1 real a paçoquinha!

Encontrei novamente esse mesmo idoso em julho de 2022. Dessa vez a sua abordagem tinha como objetivo arrecadar, através da venda de paçocas, dinheiro para construir uma pequena casa para a família:

[...] comprar uma casinha para colocar a minha família. Eu não posso mais trabalhar, eu não posso pagar aluguel. Eu tenho problema renal, tenho problema na coluna, tenho problema de coração. Gente, a minha esposa também é doente, não pode trabalhar, tem filho. Se alguém puder colaborar comigo, comprar paçoquinha a 1 real. Gente, já arrecadei 750 até domingo. Ontem eu não trabalhei porque eu tive que ir no médico, porque estou muito enfermo. Só vou trabalhar para arrecadar o dinheiro para pagar os donos das madeiras, das telhas, vai sair três pecinhas com o banheiro. Se alguém puder colaborar comigo comprando paçoquinha a 1 real ou qualquer moedinha de 5 ou 10 centavos, se não vai fazer falta, eu aceito. Muito obrigada, boa viagem. Vocês me perdoem alguma coisa. Aceito PIX também!

O idoso vendeu algumas paçocas nas vezes em que o vi no trem, e algumas pessoas também o ajudaram, sem ficar com o doce. Mas não foram muitas pessoas. Ele exagera um pouco na quantidade de problemas que diz ter, o que gera alguma desconfiança, mesmo ele sendo idoso.

Segundo um interlocutor, vendedor do Trensurb, este senhor conta muitas mentiras. Leva os netos ao trem e fala que perdeu um filho para a Covid. “Os guris tinham até proibido ele vir no trem”, referindo-se aos demais vendedores, que se organizaram para que o idoso não fosse mais no trem. Uma usuária comentou comigo que já viu o referido senhor contar que tinha operado a próstata, que o médico tinha pedido repouso, mas ele, ainda assim, tinha ido para o trem vender paçoca, porque a necessidade era grande.

10. Os estrangeiros

Durante o trabalho de campo, encontrei três vendedores estrangeiros no Trensurb e fui informada que existem outros, especialmente venezuelanos pedindo ou vendendo naquele

espaço. Embora os três recorressem ao trem para vender seus produtos, possuíam realidades de vida distintas.

O Venezuelano

(28 /07/2022, quinta-feira, em torno de 16h)

Era mais uma tarde fria e chuvosa em Porto Alegre e decidi seguir com o trem até Novo Hamburgo. Já na estação São Leopoldo, em que os vagões costumam estar bem mais vazios, entrou um homem moreno, forte de corpo, vestindo tênis, uma calça branca, um blusão laranja e uma jaqueta de couro preta, bem gasta. Ele carregava uma mochila, um violão e uma cesta de palha bem grande com rapaduras e outros doces para vender. Ele entrou no vagão e começou a tocar violão e cantar parabéns para você em português com sotaque em espanhol, o que gerou risos constrangidos no vagão. Depois que o homem terminou de cantar, falou que era venezuelano, que estava tentando sobreviver no Brasil, em um espanhol que estava um pouco difícil de compreender, pois ele falava muito baixo. Os passageiros que estavam no vagão lhe entregaram moedas antes mesmo que ele terminasse de falar e eu me aproximei para conversar com ele. Ele contou que estava há quatro meses no Brasil e que não estava trabalhando: “Eu não estou trabalhando, eu preciso de trabalho. Eu quero trabalhar, eu tenho 54 anos. [...] eu moro em Caxias do Sul [cidade que fica na Serra Gaúcha] e eu preciso morar aqui. Eu vim buscar uma casa para morar aqui, porque Caxias do Sul tem muito cerro e tenho problema de coluna”.

O homem explicou que estava morando em Caxias e lá vendia doces e cantava nas ruas e sinaleiras, havia chegado naquele dia à região metropolitana para procurar casa e se mudar de cidade com a família:

Sim, eu vendo rapadura, balinha. Eu ajudo a minha esposa, eu tenho quatro netos. Todos os dias eu tenho que sair para trabalhar para ajudar ela. Em Caxias, eu saio todo o dia a rua, as sinaleiras, eu vou tocar nas sinaleiras. [...] eu ganho 80 pila, 100 e eu levo comida, frango. E hoje cheguei aqui em Novo Hamburgo.

Por último, o homem disse que tinha vindo para o trem também porque não conhecia ninguém na região e que não tinha onde ficar à noite e me perguntou se eu poderia ajudá-lo. Eu indiquei o Albergue de Canoas, que certamente conseguiria uma acomodação para ele por uns três dias, acompanhada de janta e café da manhã. Uma moça que estava no vagão se prontificou a acompanhá-lo até a estação Canoas para de lá ele ir para o Albergue.

O Daniel, vendedor de quem já falamos, comentou comigo que havia um venezuelano atuando no trem. Mas acredito não ser este senhor, porque ele, de fato, parecia bem perdido em relação às estações do meio de transporte e cheio de dúvida de como se locomover para algum lugar que lhe desse abrigo à noite. Nesse dia, quando cheguei à estação Mercado, descrevi o homem e perguntei se ele o conhecia, ele respondeu que achava que não e acrescentou: “Esses venezuelanos, quando eles aparecem aqui no trem, no geral o que eles contam é verdade, porque eles são muito sofridos”.

A Uruguaia

(01/08/2022, segunda-feira, em torno de 15h)

Uma moça morena, alta, magra, cabelo liso e comprido, nesse dia vestia um casaco xadrez azul escuro, calça jeans e calçava sapatilhas pretas. Estava vendendo doces (trufas, paçoca e balas de goma) na plataforma da estação Canoas; o Cavalheiro da Pomada e a Aline me apresentaram a ela.

A vendedora contou que trabalhava como empregada em um quiosque do Trensurb até dois meses atrás e que o quiosque havia fechado e ela decidiu trabalhar por conta própria na plataforma do trem.

Eu trabalhava no quiosque há dois meses, fechou foi em maio, dia 12 de maio. Eu era empregada, meus patrões que alugavam o quiosque, aí fechou. [...] aí eu fiquei desempregada e peguei trufa, aí agora completei com mais umas coisinhas. E no caso eu estou ganhando mais, porque eu trabalhava 9 horas ali, ganhava 50 e poucos pila, aqui eu tiro 80 e dependendo do dia eu tiro muito mais e trabalho menos horas.

Perguntei se ela só trabalhava na plataforma da estação Canoas e ela respondeu: “Eu estava na Niterói de umas 11h até duas horas da tarde, depois eu venho cá para Canoas. Aí de manhã tem uma moça que vende trufa aqui também, a Helen”.

Questionada sobre a sua forma de abordagem, ela respondeu: “Eu simplesmente chego oferecendo o meu produto. E eu tenho um filho com síndrome de (?), eu o trato no hospital de Clínicas de Porto Alegre, mas eu não, sinceramente não... Nunca trouxe ele para o trem, para trabalhar não, só para passear”.

Ao longo da conversa, percebi que a moça falava com leve sotaque e perguntei qual era a sua nacionalidade e ela respondeu que era uruguaia, filha de mãe brasileira e pai castelhano, que viveu 24 anos em Montevideu e há 10 anos havia mudado para o Brasil, tendo inclusive terminado o ensino médio no Brasil.

A moça ainda destacou as vantagens de sair do Uruguai para trabalhar como vendedora no Brasil:

Lá no Uruguai muito caro, um aluguel 1.500, aqui 500 pila, 600 pila tu já arranjias um aluguel. [...] porque lá eles não valorizam o vendedor, lá a pessoa tem que trabalhar em dois empregos para poder alugar, se tu não tem casa própria, tu morre lá vendendo. Muito caro a carne, o leite nem se fala.

O Argentino

(16/09/2022, sexta-feira, em torno de 18h)

Horário de pico, o trem bastante lotado, circulava entre os passageiros um jovem moreno, alto e magro, usando uma roupa tradicional Hare Krishna na cor laranja e carregando uma mochila preta nas costas. Ele entregava aos passageiros folhetos divulgando o templo Hare Krishna de Porto Alegre e pedia contribuições de qualquer valor aos passageiros individualmente. Também oferecia livros de yoga a 15 reais. Eu comprei um livro para conseguir conversar com o jovem e paguei com cartão de débito, porque ele carregava uma máquina que aceitava os cartões de crédito e débito, e também recebia no PIX.

Ele contou que era argentino, que tinha 23 anos, e que percorria o mundo divulgando o movimento Hare Krishna. Alguns passageiros conversaram com ele e lhe deram alguma contribuição, mas não vi mais ninguém comprar livros dele.

Esse Hare Krishna que estava nesse dia em Porto Alegre, poderia estar em um trem ou metrô de qualquer outra parte do mundo pedindo doações para sua causa. Diferente dos outros vendedores estrangeiros que encontrei (e de todos os outros pedintes, vendedores e artistas do Trensurb), não estava exatamente ali por necessidade e falta de alternativas melhores para sobreviver, mas pela escolha de viver uma vida de abnegação para divulgar uma filosofia de vida.

11. Os moradores de rua e/ou usuários de álcool e drogas

Embora alguns até recebam doações dos usuários do Trensurb, os moradores de rua e /ou usuários de droga, que na maioria são pedintes e não vendedores; de acordo com as minhas observações são os que mais têm dificuldade para atuar no trem. Por não estarem limpos e vestidos adequadamente, ou por terem uma aparência facilmente reconhecível como moradores de rua e/ou usuários de drogas, têm dificuldade primeiro para acessar a catraca sem já sair seguido por algum segurança. Depois, enfrentam a discriminação dos vendedores e dos artistas, que se revelaram (como mostrarei no próximo capítulo) extremamente incomodados com a

presença de pedintes naquele espaço, e dos próprios passageiros, que se mostram desconfortáveis, como me contaram, com a ideia de ter contribuído financeiramente para que um pedinte faça o uso de álcool ou drogas.

Fátima

(19/09/2019, quinta-feira, em torno de 19h; 14/10/2019, domingo, em torno de 19h; 28/07/2022, quinta-feira, em torno de 18h)

Entre as estações Aeroporto e Rodoviária, entrou no vagão uma mulher branca, baixa, muito magra, cabelo claro e comprido, bastante maltratado, amarrado com um prendedor colorido. Nesse dia, em setembro de 2019, vestia uma jaqueta preta de náilon, uma calça legging preta e calçava chinelos de dedo. É possível intuir que seja pedinte antes de ela começar a falar, pela magreza, os cabelos escorridos e os chinelos em uma noite gelada, que faziam ela destoar dos passageiros comuns do Trensurb. Naquele horário, o trem estava lotado, com várias pessoas em pé. Ela se dirigiu ao meio do vagão e começou a falar, mas sem parar de caminhar entre os passageiros, como é uma pessoa de estatura pequena, as vezes desaparecia entre os outros usuários do trem. Nem tudo que ela disse era audível, porque a sua voz é baixa e o ruído das conversas entre os passageiros é bem alto.

Ela iniciou a sua intervenção com: “Boa noite senhoras e senhores, desculpa interromper a viagem de vocês. Mas eu venho aqui pedir ajuda porque eu tenho câncer [...] e estou precisando de qualquer trocadinho para poder me alimentar. Eu imploro, qualquer centavinho serve... só para eu poder comer mesmo”.

A mulher é ignorada pela maioria das pessoas que estão no vagão. Muitas não devem nem ter percebido a sua presença, porque ela se perdia facilmente entre os passageiros e a sua voz era muito baixa. Ao perceber que não estava conseguindo doações, ela começou a suplicar, implorar, como se estivesse prestes a chorar: “Por favor, pelo amor de deus, só para eu poder comer mesmo, por favor, por favor...”.

O lamento foi mais baixo que o discurso anterior, mas despertou a piedade daqueles que estavam mais próximos, que se compadeceram e lhe entregaram alguns trocados. Ela recolheu os donativos e saiu discretamente.

A segunda vez que avistei a mulher foi em outubro de 2019, em um domingo à noite. Por ser final de semana, o trem estava menos lotado do que na primeira vez que a encontrei. Ela vestia a mesma jaqueta de náilon preta, calça legging colorida e dessa vez usava um tênis bem surrado e sujo, sem meias. Ela vai ao centro do vagão e faz uma fala muito semelhante a

anterior: “Boa noite, senhoras e senhoras, desculpa interromper a viagem de vocês. Mas eu venho aqui pedir ajuda porque eu tenho câncer... e estou precisando de qualquer trocadinho para poder me alimentar. Eu imploro, qualquer centavinho serve... só para eu poder comer mesmo”. Ela falou muito baixo, e de novo poucos a escutaram, então ela recorreu novamente ao lamento. “Por favor, pelo amor de Deus, eu não comi nada ainda hoje. É só para eu poder me alimentar [...]”.

No entanto, nesse dia, especificamente no trajeto desde Novo Hamburgo até Porto Alegre, que eu seguia, já haviam entrado no vagão outros pedintes e vendedores. Então, muitos passageiros que entraram no início da linha já tinham feito a sua doação. Ela entrou, como da outra vez, próximo do final da linha, na estação Aeroporto, muitos passageiros se olharam quando ela começou a falar, como que dizendo: “Outro! De novo! Mais um”! Ela suplicou bastante, mas obtive poucos donativos. Apenas uma criança lhe entregou algumas moedas.

No final de julho de 2022, em um final de tarde chuvoso, em Porto Alegre, encontrei uma mulher que acredito ser a mesma das outras vezes, “a mulher com câncer”. Estava mais bem cuidada, com o cabelo tratado e comprido, vestia casaco marrom, calça jeans e carregava consigo várias sacolas com compras. Sua intervenção, dessa vez, em alto e bom som, foi assim: “Pessoal, um minuto da atenção de todos. Faz seis meses que eu não aparecia no trem. Eu estava trabalhando em um restaurante. Mas agora voltei a ficar desempregada, vocês sabem, eu tenho a minha filha com câncer (agora era a filha que estava com câncer e não mais ela), os remédios dela custam muito caro. Então, quem puder me ajudar com qualquer quantia, eu ficaria muito grata”. A mulher recebeu algumas doações dos passageiros.

Pedi para conversar com ela ainda dentro do vagão e vários usuários do entorno ficaram atentos ao nosso diálogo. Então ela contou que se chamava Fátima, que tinha 49 anos, que não era usuária de drogas e que tinha uma filha doente. Ao falar na filha doente, ela começou a chorar (isso com os outros passageiros em volta nos observando) e a dizer que ficava até emocionada ao lembrar das dificuldades que enfrentava. Logo em seguida, eu agradei pelas informações e encerrei a conversa, porque me pareceu que a mulher estava falando para mim e chorando para mim, mas bem alto e de forma a chamar bastante a atenção, para que os demais passageiros focassem a atenção nela.

Quando eu cheguei na estação Mercado, encontrei o Daniel, contei a história da mulher e perguntei se ele sabia de quem se tratava. “Fatima, tudo mentira, não tem filho nenhum, ela é usuária de crack. Mas onde tu encontrou ela? Os guris tinham dado corridão nela e no marido, então ela voltou”? Ainda comentou que pessoas como ela (que abordam muito bem, que

ganham bastante dinheiro dos usuários), quando vêm ao trem chegam a tirar até 500 reais, mas pegam o dinheiro e passam a semana, o mês inteiro fumando “pedra” e só retornam quando o dinheiro acaba.

O rapaz de olho azul

(14/10/2019, domingo, em torno de 19:00)

Na altura da estação Esteio, entrou no vagão um homem aparentando 28, 30 anos, loiro, pele bronzeada e olhos azuis lindíssimos (em uma tonalidade rara de se encontrar no Rio Grande do Sul e no Brasil, comum em algumas regiões de Santa Catarina). O rapaz vestia bermuda cinza suja, que deixava à mostra suas pernas cheias de feridas, camisa de manga curta e um chinelo de dedo bem surrado. Ele aparentava ser usuário de drogas e carregava um cartaz de papelão enorme onde estava escrito:

FOME

AJUDA

Ele cumprimentou a todos: “Boa tarde, pessoal. Eu gostaria de um minutinho da atenção de todos. Eu estou passando fome, eu sou soro positivo e não consigo arranjar trabalho, não tenho o que comer, hoje eu ainda não coloquei nada no estomago. Quem puder me ajudar com qualquer valor”.

Poucas pessoas pareceram se sensibilizar com a fala do rapaz, a maioria o ignorou, evitando olhar na sua direção enquanto ele pedia ajuda.

Então ele continuou: “Eu tenho família para ajudar também. Eu moro com a minha irmã, ela tem filho. Eu preciso ajudar em casa [...]. Obrigada pela atenção, quem puder aí me dar uma ajuda”.

Naquela noite, ele foi o sujeito mais maltrapilho que estive no vagão. Ele ainda passou pelas pessoas pedindo ajuda: “Uma ajuda”. E todos (muitos já tinham doado para pedintes que vieram antes dele) negaram. Então, esta pesquisadora, em momento de impulso, desses que se faz sem pensar, tirou algumas moedas da bolsa e lhe ofertou! Foi a única doação que ele conseguiu naquele vagão.

O pedinte do copinho

(10/01/2021, domingo, em torno de 17h)

Na estação Farrapos (quase no fim da linha no sentido Porto Alegre), o vagão já estava bem vazio. Entrou um homem, aparentando em torno de 30 anos, baixo e magro, usando um chinelo de dedo preto em que se notava a sujeira dos seus pés, bermuda de jeans escuro, camiseta preta e sem máscara. Era moreno e tinha os olhos esverdeados, cabelos castanhos curtos, usava também um boné preto. Aparentava ser um morador de rua e carregava consigo um copo, para as pessoas colocarem a ajuda, e um cartaz branco feito com saco de estopa com inscrições em tinta azul.

Aceito Certinho [acho que queria dizer centavinhos]

Sorrisos

É que eu tou louco de fome

Ajuda

Ele começou a sua fala assim: “Primeiramente, boa tarde a todos.” E o barulho do trem abafou a sua voz e as poucas pessoas que estavam no vagão o ignoraram. Então ele desistiu da fala e foi passando pelas pessoas com o copinho e com o cartaz. Eu lhe dei alguns centavos. Não tenho certeza se mais alguém o ajudou.

André

(03/07/2022, domingo, em torno de 17h)

Rapaz aparentando ter em torno de 30 anos, moreno, cabelo preto, vestindo calça preta, tênis encardido branco, agasalho preto e carregando nas costas uma mochila também preta. Trazia no pescoço uma placa de papelão com escritos em caneta com a indicação: “Fome deixe sua ajuda”.

O rapaz estava bastante sujo, sendo perceptível a sua condição de morador de rua. Algumas pessoas lhe entregaram moedas, inclusive eu, que aproveitei o momento para conversar com ele, ainda dentro do vagão, porque ele não se mostrou disposto a sair para a plataforma para falar comigo.

O rapaz disse que se chamava André, confirmou ser morador de rua de Porto Alegre e usuário de drogas e disse que pede no Trensurb há quatro anos. Também contou que primeiro ele pede ajuda para entrar no trem, pede que alguém lhe dê o valor da passagem: 4,50. E que entra no transporte público três vezes ao dia, para tirar o dinheiro do café (4,50), do almoço e da janta (12 reais para cada refeição). Segundo o homem, quando alcança a quantia que precisa para as refeições, ele deixa o sistema metroviário.

Eu perguntei para o André se ele já teve problemas com alguém no trem. Ele respondeu que sim, com os seguranças da Trensurb, que seguidamente não permitem a sua entrada, parando-o ainda na roleta.

Outro André

(15/10/2022, segunda-feira, em torno de 19h)

Um senhor branco, pele clara, aparentando mais de 50 anos, com poucos dentes na boca, visivelmente um morador de rua, se coloca no meio do vagão fala. “Pessoal, todo mundo almoça, janta. Alguém poderia me ajudar com alguns centavos para formar 12 reais pessoal. Eu já tenho 6, 75, pessoal. Estou passando fome...”.

O homem falou bem baixo, então não consegui ouvir trechos de sua abordagem, mas me aproximei dele e pedi para conversar. Contou que se chamava André, que tinha 32 anos (parecia bem mais velho), que pedia no Trensurb desde 2016 e que era, de fato, morador de rua de Porto Alegre. Em um tom caricato falou dos horários que costumava vir no trem: “De manhã cedo com o galo e de noite com o morcego”. Disse que pedia nas ruas também, mas o trem era o local onde conseguia obter mais ajuda: “Eu acho que é no trem, no trem o pessoal estão tudo aqui. E na rua eles não para me escutar, eles saem fora. Ai eu não posso segurar eles”.

12. Os artistas

Quando elaborei o projeto desta pesquisa, sublinhei que incluiria artistas caso os encontrasse, porque até 2022 eu nunca tinha visto nenhum artista no Trensurb. Usuários e funcionários do trem comentavam que havia, mas eram poucos e esporádicos. Contudo, durante o trabalho de campo realizado em 2022, encontrei alguns artistas no trem. E eles se diferenciam dos vendedores e pedintes em aspectos importantes de destacar:

- Estabelecem uma troca especial com o os usuários do trem, que não é motivada nem pela piedade/solidariedade, nem pelo interesse por um produto, mas pela apreciação da arte, bem característica da troca entre artistas, de um modo geral, e público. O fator “apreciação da arte” é o que motiva, nesse caso, a contribuição dos passageiros do trem.
- Estão no trem, obviamente, para sobreviver, para conseguir dinheiro por meio de sua arte, mas também, pelo interesse em divulgação, vislumbrando a possibilidade de trabalhos para além do

espaço dos trilhos, como é possível inferir pelo fato de todos fazerem questão de divulgar suas mídias sociais.

O rapaz do violino

(26/06/2022, domingo, em torno de 16h)

Um jovem branco, de cabelo preto comprido e cavanhaque. Nesse dia, usava uma touca verde, casaco verde, calça marrom, tênis cinza e uma placa no pescoço onde informava que era professor de música e exibia o seu número PIX/Celular, bem como o seu Instagram para quem desejasse conhecer mais o seu trabalho. O rapaz dirigiu-se ao centro do vagão e tocou algumas músicas no violino, como “Let it be” e “Hey Jude” dos Beatles, em uma exibição, que a mim, que não entendo muito de instrumentos clássicos, pareceu bonita e emocionante, criando no transporte público uma atmosfera de aconchego, enriquecida pelo clima frio de inverno e pelos vagões não muito lotados do trem naquele horário. Ele encerrou a sua apresentação naquele vagão dizendo. “Eu deixo uma mensagem no final: viva os seus sonhos e não os dos outros”. Agradeceu a atenção e passou uma espécie de “chapéu” recolhendo as contribuições, que foram muitas, praticamente todas as pessoas que estavam no vagão fizeram alguma doação para o artista.

Em seu Instagram, com mais de 3 mil seguidores, Fernando⁵⁸ não mostra muito o seu trabalho no trem, mas divulga bastante o seu trabalho como professor de música e suas apresentações em eventos.

Encontrei o rapaz do violino algumas outras vezes no trem, sempre fazendo exhibições que pareciam agradar bastante aos passageiros. Em umas dessas ocasiões, combinei de ligar para ele para conversarmos. Depois de algumas tentativas fracassadas e alguma insistência, no dia 15 de dezembro de 2022 consegui que ele encontrasse um tempo para responder os meus questionamentos.

Fernando, que tem 26 anos, revelou que tem curso superior incompleto na área de música (bacharel em viola), começou tocando na rua em 2015 e depois no trem da cidade São Paulo; em 2018, quando veio morar no Rio Grande do Sul, por ter família aqui, descobriu que também poderia tocar no Trensurb: “[...] é uma forma de divulgar o trabalho, de conseguir um dinheiro e de viajar também. Acabei viajando para o Rio só para tocar no trem”.

Sobre os dias da semana e do mês mais interessantes para tocar no Trensurb, o músico destaca:

Eu acho mais interessante final de semana, mas isso é muito relativo porque, na verdade, eu trabalho por hora. Eu não penso especificamente em um momento, o dia ou hora, porque isso não define muito o trabalho. Às vezes eu escolho até o horário de pico para tocar porque tem mais gente, depende muito de lugar para lugar, linha para a linha. Eu já toquei das 9h às 3h da tarde, eu já toquei só no período da tarde, eu já toquei no período da noite. Então, assim, o trem na verdade é uma caixinha de surpresa. Cada novo vagão é uma possibilidade nova. É tão relativo isso, porque às vezes um vagão pode ter três pessoas e ser financeiramente mais viável do que um vagão cheio. Então acredito que a estratégia que funcionou para mim é trabalhar pensando em horas e não no resultado de um vagão ou de um dia, porque no frígir dos ovos, de X horas trabalhadas, eu sei que eu vou ter um resultado e eu acabo tocando dia de semana e final de semana, independentemente de qualquer coisa.

Perguntei ao Fernando se o trem é a sua principal fonte de renda, uma vez que havia visto no seu *Instagram* que ele desenvolve outros projetos em paralelo, e ele respondeu:

Então, é uma forma de complementar a renda, mas também já foi e às vezes acaba sendo uma renda muito importante, que tem bastante relevância na minha renda, compõe muito bem o meu orçamento. Olha, varia muito de hora, dia e momento, como eu disse para você, depende do humor das pessoas, sorte às vezes. Então, dias que as pessoas recebem. Por exemplo, eu já toquei uma vez que eu tocava seis horas, colocando em mente que é um violino, não é outro instrumento, é um instrumento bem específico. Eu já cheguei a ganhar 500 reais num dia muito específico de pagamento. Então, isso não é uma regra, mas geralmente a média assim gira em torno de 200 reais trabalhando ali quatro horas, mais ou menos uns 50 reais por hora, o que daria mais ou menos o cache de qualquer instrumentista que fosse tocar em um bar, ou sei lá, em qualquer outro lugar assim. Então, não acho 200 reais muito, na verdade eu acho pouco, gostaria que fosse mais, beirando 500, mas hoje, na atual realidade do Brasil, isso não é muito possível. (...) Mas às vezes em um vagão eu acabo conhecendo uma pessoa que me chama para um evento e que vai me contratar por 600, 300 reais. Então é uma vitrine, entendeu? É muito mais do que só o chapéu ali em si, é relacionamento com pessoas, é ter as oportunidades que o artista não tem às vezes em outro local ou não conhece pessoas. (...) Eu sou muito estrategista. Eu cuido a roupa que eu vou, o repertório que eu faço, as horas que eu faço. Eu tenho toda uma estratégia para desenvolver um show. O que eu falo, como eu falo. É uma construção. Tem que ter uma retórica boa, tem que ter um motivo bom. Tem que ter um show bom e as pessoas acabam contribuindo mais por conta disso, sabe? E às vezes as pessoas chegam até pedir desculpa porque não tem dinheiro ali e gostariam de contribuir.

Pedi que o violinista discorresse mais sobre a sua estratégia para o Trensurb, explicando, por exemplo, como definia roupas e repertório:

Eu não gosto de ser visto como um pedinte ou um coitado. Eu gosto de ser visto como artista. Então eu boto uma boa roupa, uma roupa bonita, não é sempre, claro. Mas procuro colocar uma camiseta branca e escolho repertório que eu sinto que as pessoas gostam, que tem mais aceitação. Então eu vou testando, né? Eu coloco um repertório, eu vejo como a galera sente. E daí eu vou criando uma lista do que que as pessoas gostam mais. (...) Porque se tocar uma coisa muito, muito pessoal, aleatória, pode agradar algumas pessoas, mas a gente não vai agradar todo mundo. Então o propósito é alcançar o maior número de pessoas que estão te ouvindo, né? Criar uma identificação para que as pessoas te olhem com uma outra percepção, porque normalmente as pessoas chegam ali para vender ou pedir algo, e no caso do artista ele

está oferecendo a música dele e contribui quem quer. Então isso é muito reflexivo e precisa de uma estratégia para que seja o mais assertivo possível. Construir um personagem, construir um repertório para que o objetivo seja concluído ali. Então acredito que eu faço meu trabalho mais ou menos dessa forma.

Questionado se acreditava que os artistas se diferenciam em relação às demais pessoas que trabalham ilegalmente no trem, o músico respondeu: “No geral, na vida como um todo, os artistas são diferenciados. Eles pensam diferente, se vestem diferente e não seria diferente também no trem.”.

O rapaz que canta e toca violão

(26/06/2022, domingo, em torno de 14h)

Rapaz magro, baixo, branco, de cabelos curtos e cacheado, usando óculos. Encontrei-o várias vezes no trem ao longo de 2022. Estava sempre com mesma roupa: tênis, calça jeans clara e um casaco cinza com mangas e capuz verde. Em seu violão consta o seu número de celular, número do PIX e o seu Instagram. Na primeira vez que o vi, em junho de 2023, ele foi ao centro do vagão e tocou algumas músicas, no final agradeceu aos aplausos: “Pessoal, muito obrigado pela atenção de todos. Eu sou o Lulu Ribeiro⁵⁹, eu sou de Porto Alegre, venho trazendo música para vocês no trem, muito obrigado pelos aplausos, vou estar passando o chapeuzinho se mais alguém curtiu e puder contribuir. Muitas pessoas contribuíram”.

Nas ocasiões em que encontrei o Lulu no Trensurb, sempre foi bastante aplaudido e recebeu bastante contribuições dos passageiros. No entanto, uma vez o vi passar por uma situação inusitada e que interferiu em sua performance no vagão. Ele cantava em uma parte do trem com vagões sem divisória e uma criança, um menino de colo, começou a chorar e se jogar no chão do vagão, querendo algo que o pai se recusava a entregar a ele. A criança esperneava muito, trazendo para ela todo o foco daquela parte do vagão. Quando o Lulu chegou naquela parte, sorriu e tentou tocar para a criança, que o ignorou e continuou gritando no chão, chamando mais atenção do que o artista cantando. Chegou um momento em que ele percebeu que não conseguiria fazer o show naquele espaço, competindo com a gritaria do menino, e se deslocou para outra região do trem, mais ao fundo, onde a gritaria da criança não era mais ouvida por todos.

Como fiz com todos os artistas do Trensurb, conversei com o Lulu pelo celular em 11 de janeiro de 2023. Ele contou ter 39 anos e o segundo grau completo. Questionado sobre o porquê decidiu trabalhar no trem, ele respondeu:

Um dia eu estava trabalhando numa outra coisa, estava trabalhando com entregas e comecei a pegar o trem frequentemente para fazer essas entregas. E nisso eu acabei vendo um pessoal fazendo isso. Eu sempre trabalhei em outras coisas para custear a música e nunca tinha ganhado dinheiro com a música. E aí, dessa vez, vendo essa galera fazer isso, eu pensei em experimentar, pensei em fazer também e acabou virando a minha principal ocupação fazer isso, que eu comecei a fazer primeiramente por ser uma coisa que eu amo. Segundo que eu estava tentando buscar uma outra fonte de renda, porque eu já estava assim saturado do que eu estava fazendo. Enfim, faz uns quatro anos mais ou menos, a versão resumida é isso.

Então o questionei sobre o melhor dia da semana ou do mês, o melhor período do ano e o clima ideal para ele, enquanto artista, atuar no Trensurb e ele respondeu:

Quanto a questão do dia bom, óbvio tem as questões do mês, próximo do dia 20, próximo do quinto dia útil que a grande maioria das pessoas acredita que é onde rola mais grana. Eu particularmente não acredito nisso, porque eu já estou ali a tempo suficiente para ter dias de quinto dia útil horríveis e aquele dia que está todo mundo quebrado ser o meu melhor dia do mês. Então eu não teria como te dizer assim, via de regra, se fizer desse jeito funciona, mas isso para mim. (...) E em relação ao dia, ao horário, para o que eu faço, eu diria que influencia bastante. Eu gosto, particularmente, de ir bem cedinho, chegar no trem sete e pouco da manhã e trabalhar assim até umas dez, dez e pouco, que é o horário que eu tenho o trem só para mim. O trem funciona muito melhor quando não tem muita oferta. Se eu for assim no meio da tarde, que tem um trilhão de vendedor e pedintes e outros artistas, quando chega a minha vez o pessoal já está de saco cheio. Então não importa o quão bem eu trabalhe, muitas vezes o pessoal já nem está a fim do meu trabalho. Eu super entendo as pessoas, se tu pega o trem do Mercado e tu vai embora até Novo Hamburgo realmente é muita oferta o tempo inteiro, muita gente choramingando, contando história triste, chega uma hora que enche o saco, principalmente se tu pega o trem com muita frequência. E o clima para mim faz diferença, se está um dia muito quente, eu não faço muita questão de ir no meio da tarde, assim duas, três horas, porque a impressão que eu tenho é que eu toco, toco e não dá nada, as pessoas estão meio que sofrendo com o calor, tentando lidar com o calor e isso deixa as pessoas mais desconectas, pelo menos para o meu trabalho. Então, assim, resumindo, para mim o horário é bem cedinho, que é onde tem menos gente, ou no final da tarde, que é o que tem menos vendedor, menos pedinte e outros artistas. Não tem essa coisa do dia útil para mim, e o clima perfeito para o trem é quando está 23, 24 graus.

Como o Lulu falou que “as vezes as pessoas estão de saco cheio”, perguntei se ele achava que um artista ou mesmo um vendedor, eventualmente, poderia esgotar a sua imagem no trem, pelo fato de os frequentadores mais assíduos do transporte público olharem muito a pessoa por lá; ele respondeu que era difícil de acontecer:

“Não, isso te digo que não acontece, pelo menos do meu ponto de vista. A rotatividade no trem é muito grande. Tipo assim, é coisa do tipo 200.000 pessoas por dia, sabe? É óbvio que vai ter aquelas pessoas que pegam o trem com frequência, mas assim é uma série de fatores a analisar. Te dando como exemplo, eu não toco em todos os trens, então por mais que tu pegues o trem todos os dias no mesmo horário, a probabilidade da gente se encontrar não é tão grande assim porque eu não vou religiosamente pegar o trem no mesmo horário, tocar no mesmo vagão, todos os dias. E geralmente as

pessoas que usam o trem com mais frequência fazem isso. Então não, não acredito nessa tese de queimar a imagem por saturação, sabe, pelo menos não para a grande maioria.

Sobre o motivo de os usuários do trem contribuírem com seu trabalho, o artista discorre:

[...] assim, por mais que pareça ser tudo uma mesma coisa, eu acho que cada um ali, tanto os artistas quanto os vendedores, cada um tem o seu jeito e cada um colhe resultados diferentes. Não tem uma média para todo mundo. Eu acredito que, majoritariamente, quem contribui com o meu trabalho é porque viu valor. Sabe, porque eu estudo bastante, me empenho bastante, não só em como fazer música, mas como fazer uma música que fique legal no trem. As pessoas têm motivações diversas, mas acredito que no meu caso, majoritariamente, é porque as pessoas viram: ‘isso daqui que esse cara está fazendo é muito legal, vou contribuir com ele’. Cada um tem um estilo, cada um se sujeita a determinadas coisas. Eu sou o cara que tipo assim, eu toco e digo: ‘pessoal, beleza, sou Lulu Ribeiro. Quem gostou? Se quiser contribuir, vou passar o chapéu’. E aí tem um pessoal que já faz todo um discurso: ‘é que eu pago minhas contas e tal’. Mas uma coisa que eu já botei para mim, desde que eu entrei para o trem, eu disse não, isso eu não vou fazer. Se eu for ganhar alguma coisa com a música no trem, vai ser realmente porque a pessoa viu o meu trabalho e gostou.

Questionado sobre o valor que ganha no trem, Lulu respondeu:

Eu tenho uma meta, que é um cálculo que eu fiz assim, mais ou menos, o que paga minhas contas, o que paga o meu custo de vida, que é uma média de 120 (reais) por dia. Essa seria a minha meta diária. Só que o trem ele é meio que uma loteria. Então, tem dias que eu vou pra lá e faço 200 (reais). Tem dias que eu vou para lá, trabalho que nem um condenado e faço 40, 50, sabe. Mas em média seria isso, a minha meta diária é 120 (reais).

Pedi que o artista explicasse melhor como ele monta uma apresentação específica para o Trensurb:

Quando eu cheguei no trem, eu fiz uma pré-seleção de algumas músicas que eu já tinha no meu repertório e testei elas em campo. E aí eu fui prestando atenção no retorno das pessoas, que tipo de reação as pessoas esboçavam a determinada música em determinado momento. E aí fui selecionando dali as campeãs. O meu repertório tem mais de mil músicas, no trem eu devo ficar rodando entre umas quatro ou cinco há anos, que são as campeãs, digamos assim, que foram as que eu entendi que funcionam melhor, independente do público, independente se é pessoal de idade, se é pessoa jovem. [...] Essa foi uma das etapas, a outra etapa foi estudar a acústica do trem, pegando muito também o feedback das pessoas, algumas pessoas chegavam para mim e diziam, ‘eu acho que tu está tocando o violão muito mais alto que a voz’. [...] aí, nessa música específica, eu tento trabalhar um jeito de fazê-la tocando o violão de um modo um pouco mais suave [...]. Enfim, com esses ajustes que eu vou fazendo, que vai melhorando a qualidade do que eu estou fazendo ali no trem. E aí quando eu vou tocar em outro lugar [...] e eu percebo que para outro lugar é diferente. E aí eu chego a conclusão que esse modo como eu venho tocando agora é um modo condicionado para o trem.

Pedi que ele revelasse quais eram as “músicas campeãs” e ele respondeu: “É o Coldplay e o Legião Urbana, do Coldplay eu toco Yellow e The Scientist, e do Legião eu toco Pais e filhos e Quase Sem Querer, seria essas quatro. Aí tem mais algumas que não são as campeãs, mas também entram. Então basicamente seria essas quatro que pagam minhas contas”.

Por último, perguntei se ele achava que os artistas se diferenciam em relação a outras pessoas que atuam no trem e ele confirmou que sim:

Com toda certeza, porque uma coisa que eu tenho pra mim, do vendedor e principalmente dos pedintes. Artista não é pedinte, muito pelo contrário, a gente mais se doa do que do que pede alguma coisa, primeiro a gente te entrega alguma coisa e aí depois a gente pergunta se tu quer participar disso, então contribui com o trabalho do artista. Já o pedinte, ele não te entrega nada a não ser uma história triste para apelar para tua compaixão. Então o primeiro diferencial seria esse, entendeu? E o vendedor é tipo assim, a gente está mais próximo dos vendedores e totalmente no extremo oposto dos pedintes, porque o vendedor também vai ali e te oferece alguma coisa que às vezes nem tu não sabias que estava precisando daquilo. E aí o vendedor vai ali só por essa demanda. [...] uma mensagem que eu que eu recebo direto no meu Instagram: ‘Nossa, tu não faz ideia de como melhorou o meu dia. Aquela música que eu ouvi você tocando no trem. Eu nem estava contando com isso quando começou a tocar, o meu dia ficou muito melhor’. Então a gente entrega uma coisa para as pessoas, que não necessariamente as pessoas estavam esperando receber.

O rapaz da rima

(29/07/2022, sexta-feira, em torno de 16h)

No final de julho de 2022, encontrei um artista de quem os usuários do Trensurb e inclusive os funcionários da Trensurb falavam bastante, dizendo possuir um trabalho artístico muito interessante, mas que eu até então não tinha encontrado no trem. O mais conhecido integrante de um grupo que atua no Trensurb fazendo rimas: Tadeu Salgado⁶⁰. Um rapaz pardo, bem alto, com corpo e rosto tatuados, e com dreads no cabelo. A sua abordagem foi assim: “Bom dia a todos, desculpa incomodá-los, desculpa interrompê-los, meu nome é Tadeu Salgado, sou integrante do Coletivo Rima Na Estação, muito obrigado”. Depois dessa introdução, ele ligou uma pequena caixa de som que carregava junto ao corpo e começou a cantar. “Agora já começa a nossa arte...” E a partir daí ele começa a improvisar rimas com os próprios passageiros que estão no vagão, se referindo ao cabelo de um, aos olhos de outro e por aí vai. Ele termina cantando: “quem gostou do improviso bate palmas, por favor”. Nesse momento, toda aquela parte do vagão em que estava bateu palmas entusiasmadas e o rapaz passou um gorro recolhendo as muitas doações que recebeu.

O Canal no Youtube do Coletivo tem, até janeiro de 2023, apenas dois vídeos e 624 inscritos. Porém, o Instagram do grupo, onde os rapazes postam vídeos de suas apresentações no Trensurb, tem 23 mil inscritos. O Instagram específico do Tadeu Salgado, onde ele exibe vídeos de suas apresentações no trem e de outras atividades artísticas em que se envolve e também expõe fatos de sua vida pessoal, conta com mais de 12 mil inscritos. Em janeiro de 2023, entrei em seu Instagram e ele estava fazendo vaquinha online porque precisava comprar um celular e precisava de dinheiro para custear uma viagem ao Rio de Janeiro, onde participaria da Bienal de Artes da União Nacional do Estudantes e de batalhas de rima. Os outros integrantes do coletivo são menos conhecidos e têm menos seguidores em suas mídias sociais.

Quando chegou ao Rio de Janeiro, o artista postou imagens se apresentando dentro do metrô do Rio e recebendo doações. Na volta, postou imagens suas no metrô de São Paulo, também fazendo rimas e pedindo contribuições aos passageiros.

13. Outros personagens

Nesta classificação, apresento os pedintes eventuais do trem, que pedem em determinado momento, mas não o fazem constantemente, e também os vendedores que comercializam produtos específicos, que são vendidos apenas por eles dentro dos vagões do Trensurb.

A confeitadeira

(20/06/2022, segunda-feira, em torno de 16h)

Uma mulher bastante arrumada, maquiada, calçando botas e usando saia preta, meia calça, casaco preto de dobras brancas com estampa de onça e um cachecol enorme azul com estampa de onça em preto. Ela me abordou na estação São Pedro, carregava uma pequena caixa com as inscrições: “Confeitaria Maná Vaquinha Solidária Preciso chegar a 2 mil”. Na caixinha, ela também informava o seu telefone e o PIX.

A mulher me disse que era de Capão da Canoa (uma cidade do litoral do Rio Grande do Sul) e tinha vindo para Porto Alegre com um amigo para tentar arrecadar doações para sua vaquinha, com o objetivo de montar uma confeitaria. Depois que contribuí com 5 reais, ela sentou ao meu lado e perguntou qual seria a estação mais segura para o amigo buscá-la e eu sugeri a Rodoviária. Ela também me passou o seu Instagram, que conta com quase 100

seguidores, onde ela também divulgava a vaquinha, as primeiras aquisições da confeitaria e seus doces. Nele, ela informa que tem 37 anos e 3 filhos.

No dia 14 de fevereiro de 2023, resolvi entrar em contato com a confeitaria por telefone. Ela contou que havia voltado outras vezes no trem: “Sim, eu fui mais dias, eu fui três dias no trem. Não três dias consecutivos, mas em três finais de semana”. Perguntei como havia sido a experiência de pedir doações para a vaquinha no Trensurb e ela respondeu:

A experiência de conhecer pessoas, conversar com pessoas, ter a ajuda de algumas pessoas foi bem interessante. É legal conversar com as pessoas, receber ajuda, porque às vezes a pessoa não sabe quem tu é e mesmo assim ela te ajuda, confia na tua palavra. Essa parte é bem boa. Consegui alguma coisa, né, pouco, muito pouco, mas eu consegui tirar algum valor ali nessas 3 vezes que eu fui. [...] Por ida, tirando o que eu gastava para ir, para comer, para pagar a passagem do trem, o que sobrava das arrecadações era 50, 60 reais no máximo.

A confeitaria pontuou que, por morar longe da região metropolitana de Porto Alegre, não foi muito lucrativo passar a vaquinha no trem, porque ela tinha muitas despesas com transporte e alimentação para chegar até o Trensurb. Questionada se havia conseguido montar a confeitaria, ela respondeu que não, que inclusive tinha parado de fazer a vaquinha e mudado novamente de cidade, para morar mais próximo da sua família no interior do estado.

O vendedor de carteiras

(04/07/2022, segunda-feira, em torno de 16h; 28/07/2022, quinta-feira, em torno de 15h)

Nas primeiras vezes em que o vi, ainda em 2021, não oferecia nada a ninguém, mas acompanhava ou conversava com outros vendedores, sempre carregando uma sacola dessas grandes e coloridas que podem ser encontradas nos camelódromos. Aparenta ter em torno de 45 anos, baixo, cabelo cacheado, moreno claro. Quando o vi vendendo carteiras, em meados de julho de 2023, calçava tênis, vestia calça jeans clara, jaqueta vermelha e branca, usava boné, óculos e um cordão no pescoço em que trazia celular, carregava uma sacola grande, em que imagino que transporta as carteiras.

Sua abordagem foi assim:

[...] pessoal, na parte de trás da minha carteira tem um porta moedas aonde eu vou colocar até 30 moedas. Não cai do bolso, não cai da bolsa. Pessoal, uma carteira totalmente unissex, tanto para homem quanto para mulher. Pessoal, olha só, trouxe de São Paulo para vender a 20 reais aqui no trem. Devido ao sucesso de vendas, olha a promoção que eu vou deixar aqui no vagão: quem me chamar, com 10 reais, olha só que legal, quem me chamar com 10 reais vai escolher a cor, vai levar para casa a carteira da Calvin Klein. Pessoal, aceito todo o tipo de cartão de crédito e débito,

aceito PIX também. Um ótimo final de tarde a todos, uma boa viagem, fiquem com Deus e um muito obrigado. 10 reais é a carteira!

O vendedor de carteiras é vendedor, nenhuma das vezes que o vi no trem presenciei da parte dele alguma referência que não fosse a qualidade do seu produto: as carteiras.

Certa vez, um usuário do Trensurb comentou comigo que não comprava nenhum produto oferecido no trem, porque desconfiava da procedência, e acrescentou: “Aquelas carteiras não são carteiras da Calvin Klein”, referindo a desconfiança de que o produto fosse falsificado.

No final de julho gravei novamente uma fala do vendedor em vagão da Trensurb:

[...] dentro dela, dois compartimentos para você guardar todos dos tipos de documentos, como identidade, CPF, título de eleitor, documento do carro, documento da moto. Desse lado aqui (mostra o outro lado da carteira), cartão de crédito, cartão de débito, cartão da loja e outros demais cartões. Pessoal, uma carteira [...]. Cabe a identidade, nosso maior documento, não são todas carteiras que cabem. [...] pessoal, na parte de trás da minha carteira vem com porta moedas, onde você vai poder colocar até 30 moedas. Pessoal, uma carteira totalmente unissex, tanto para homem quanto para mulher. Pessoal, olha só, trouxe de São Paulo para vender a 20 reais. Devido ao sucesso de vendas, olha a promoção que eu vou fazer para vocês aqui no vagão. Pessoal, devido ao sucesso de vendas, quem me chamar com 10 reais, olha só que legal, quem me chamar com 10 reais vai escolher a cor, vai levar para casa a carteira da Calvin Klein. Pessoal, aceito todo o tipo de cartão e aceito PIX também. Uma ótima tarde a todos e uma boa viagem.

Em 2022 encontrei o vendedor de carteiras muitas vezes e percebi que ele tem uma rotina no Trensurb, estando lá de manhã e de tarde, de segunda a sexta, até as 19h (vi-o algumas vezes deixando o espaço neste horário, sempre acompanhado de algum outro vendedor). O homem pareceu exercer uma espécie de liderança sobre um número significativo de vendedores que atuam no Trensurb.

O homem que havia deixado o presídio

(27/07/2022, quarta-feira, em torno de 15h)

Eu estava parada na plataforma da estação Aeroporto e o homem me abordou pedindo dinheiro, dizendo que tinha deixado o presídio naquela manhã e estava tentando conseguir dinheiro para voltar para Santa Maria, sua suposta cidade de origem. Entreguei 5 reais e pedi para conversar com ele. Ele repetiu que havia deixado naquele dia o presídio de Canoas: “É hoje guria, estou pedindo para ir embora, não estou brincando não. Eu não peço”!

Perguntei o motivo de ele ter sido preso (antes de continuar falando, o homem perguntou para que era a entrevista, respondi que era para a faculdade, não era para a imprensa e que ele

não seria exposto), então ele falou: “Artigo 180. Receptação. Eu sou de Santa Maria. E estou juntando dinheiro para voltar para casa em Santa Maria. Se tu senti no coração, falta 15”. Expliquei que não tinha mais dinheiro ali comigo.

O homem falou que antes de ser preso estava morando em Sapucaia. Depois contou uma história confusa sobre ter saído do presídio naquela manhã e ter ido dormir no Aeroporto Salgado Filho, porque estava cansado e só naquela hora da tarde, em torno de 15h, ele resolveu entrar no trem para pedir ajuda para voltar para Santa Maria.

Mas esse homem certamente não era um pedinte assíduo do Trensurb, por estar abordando as pessoas meio na espreita na estação Aeroporto. Também havia alguma contradição na sua fala, porque é estranho ter saído da prisão e conseguido entrar facilmente no Aeroporto, que é extremamente vigiado, para dormir. O fato de dizer que saiu da prisão gera uma solidariedade que beira a linha tênue entre a doação por pena e a doação por medo (um quase assalto). Ele provavelmente estava pedindo com um fim específico, sem a pretensão de continuar a pedir no Trensurb por muito tempo, porque esse tipo de abordagem pode gerar denúncias e forçar a segurança da Trensurb a agir.

3.2 Os atores, a plateia e a Trensurb

Nesta parte do capítulo, abordo como a presença dos pedintes e vendedores do trem ressoa entre os usuários do serviço de transporte e entre os profissionais que trabalham no Trensurb. Destaco que as vozes aqui expostas são um recorte aleatório entre um número grande de indivíduos que era possível ouvir durante o campo, mas que, de algum modo, revelam as percepções e opiniões da plateia (usuários do trem) e da Trensurb (funcionários ligados à empresa que administra o sistema metroviário) sobre os atores (pedintes, vendedores e artistas do trem).

Os usuários

Os usuários do Trensurb têm opiniões diversificadas sobre pedintes, vendedores e artistas que atuam desautorizadamente no trem:

Edimar⁶¹, 40 anos, jornalista, que pega o trem todos os dias para ir ao trabalho, por exemplo, acreditava que a presença excessiva dessas pessoas no modal de transporte tinha relação com o governo do ex-presidente Jair Bolsonaro:

Eu acho que elas são um reflexo da economia e do comportamento do principal político do país, então se a economia está mal esse número de pessoas aumenta e elas vão pedir, vão vender, cada vez mais elas vão estar aumentando, porque elas não têm outra opção, elas entram aqui porque estão tentando sobreviver.

O jornalista diz que sempre que pode, costuma ajudar, contudo não sabe definir o critério que utiliza para ajudar ou não alguém:

[...] não sei te definir um critério, se eu puder ajudar eu ajudo, se eu tenho dinheiro, porque geralmente eles pedem e tu tem que estar com dinheiro vivo e a gente não anda com dinheiro vivo. Então, se eu tenho dinheiro ou se eles têm PIX, eu ajudo quem e quando eu posso, não tem um critério.

Questionado se acha que aumentou o número de pedintes e vendedores no trem durante a pandemia, o homem respondeu:

Sim, consideravelmente. Mas pessoas vendendo, pedindo, eu não senti. Na cidade sim. No trem não. Eu acho que aumentou, tem mais gente vendendo coisas. [...] porque as pessoas estão tentando sobreviver. As pessoas não estão pedindo, mas talvez quem está ali vendendo é porque perdeu o emprego na pandemia e está tentando sobreviver ainda. Ele não chegou naquele estado de precisar pedir, ele está tentando sobreviver vendendo alguma coisa porque ele tem uma grana para comprar alguma coisa para vender.

O homem ainda relata que costuma doar ou comprar coisas na faixa de 5 reais e que não doa mais porque pedintes e vendedores nem sempre aceitam PIX. “Então, se a pessoa tem o PIX, na sinaleira tinha uma cara que tinha um PIX, aí eu transferei para ele. Mas é pela falta de não ter o dinheiro vivo para poder doar”.

Leonardo, barman, que pega o trem raramente, destaca que não se sente incomodado com a presença dos pedintes e vendedores no Trensurb: “Olha, sinceramente, para mim não tem problema nenhum, todo mundo tem o direito de trabalhar, todo mundo tira o seu sustento, independente da forma, a gente tem que ver que o desemprego está grande, ninguém tem a mesma oportunidade”.

O homem frisa que já doou e comprou coisas várias vezes e que não o fez por pena:

A questão não é pena, a questão é que na situação que a gente está, todo mundo tem que se ajudar, independente da condição. Um trocado aqui, um trocado ali, sempre ajuda todo mundo. Então, na situação que a gente está em questão de desemprego. Não está fácil para ninguém, as oportunidades estão poucas para todo mundo, então se a gente puder se ajudar fica mais fácil, independente de ter ou não um diálogo.

Francisco, 72 anos, carpinteiro, também credita a presença de pedintes e vendedores à crise econômica: “Nessa crise que está aí a gente não pode culpar eles por estar vendendo no trem. Eu acho que é melhor eles estar vendendo do que está roubando. Eu acho que eles estão certo. [...] já comprei, já ajudei. O que eu posso fazer, eu faço”.

A mesma opinião tem a aposentada do serviço público federal, de 61 anos, que não quis ser identificada pelo nome e que pega o trem seguidamente (ao menos três vezes por semana): “Às vezes as pessoas não estão ali porque querem, mas por necessidade. Eu respeito, porque eu não gostaria de estar no lugar deles”. Questionada se ajuda ou compra algo quando pode, a mulher respondeu: “Olha, vai muito da gente ter à mão um trocado, um dinheiro para dar, a gente não gosta de estar se expondo, mexendo em carteira. E às vezes, no ouvir a pessoa tu sente se aquilo é verdadeiro ou não, às vezes tu se engana. Mas assim, não tem como a gente avaliar ou julgar”.

A mulher pontua que não tem um critério para decidir ajudar ou não ajudar alguém no Trensurb:

[...] não tem critério, é o dia, a hora, como eu estou e se eu tenho, é isso que faz a diferença. [...] sempre que eu tenho, sempre que eu posso eu alcanço alguma coisa. Às vezes tem dia que tu estás tão preocupado com as tuas questões que tu não para... tu estás ali no celular resolvendo alguma coisa, respondendo, que a pessoa passa e tu não presta atenção. Em outros dias que tu estás mais tranquila, que tu está ali, que tu observas e tu vê: esta pessoa eu não costumo ver aqui no trem e tem outros que tu vê sempre, estão sempre aqui, eu já entendo eles, alguns, como trabalhadores. De certa forma, às vezes tu pensas, aí vem uma cantoria, aí vem aqueles meninos que são rappers que vem gritar. Às vezes tu não estás com muita paciência para isso, mas tem que respeitar. Entende? Às vezes só um sorriso ou bater palmas ali para eles, tudo bem. Porque se tu estás todo o dia no trem, tu já estás acostumada com alguns, algumas pessoas já se tornaram personagens. Eu vejo assim, nem sempre a gente tem para dar, tem dia que tu também estás com o teu dinheiro contado e as vezes tu até tem, mas está num difícil local de pegar e tu também não quer te expor, aí tu não ajuda. Então depende. Por mim, se eu tiver, todo o dia eu ia alcançar alguma coisa para alguns. Mesma coisa quem vende, às vezes eu estou assim de boas, eu recebi um dinheiro, eu vou ali e compro um pano de prato porque eu sei que aquela pessoa está levando para casa.

Para o usuário Norberto, 53 anos, que pega o trem em torno de 3 vezes ao mês, os pedintes e vendedores “são pessoas, a maioria se tu vê, humildes, a única forma que elas têm para vender alguma coisa é no trem que tem movimento”. Contudo, o homem relata que dificilmente doa dinheiro ou compra alguma coisa no trem: “Muito difícil. Aí quando eu vejo que a pessoa é tão, tão doente, tão cheia de coisa, eu já dou algum troquinho. Podem ser mentirosos, podem ser pessoas enganadoras, mentirosas. Mas o que elas estão fazendo? Estão fazendo mal para elas. O espírito delas não vai crescer, só vai para baixo”.

Uma usuária de 60 anos que não quis se identificar também avalia positivamente a presença dos pedintes e vendedores no trem: “Eu acho bom [...], tem que ganhar dinheiro de algum jeito”. Entretanto, a mulher pondera que nem sempre ajuda, só quando acha que é por “precisão” ela compra alguma coisa: “A gente vai pela intuição. [...] eu não ajudo em dinheiro, eu compro alguma coisa. Tem que fazer para ganhar o pão. Só pedir dinheiro, não”.

Fernanda, 26 anos, estudante, acreditar que estar no trem é uma forma que pedintes e vendedores “têm de fazer o dinheiro deles”. Mas a jovem, entretanto, não compra os produtos oferecidos: “Porque eu não me interesso mesmo por coisas como bala e essas coisas...”. Quando lhe pedem dinheiro, ela relata que ajuda com pouco: “Se eu tenho alguma moedinha assim a mão, eu dou. Em média, uns 50, 60 centavos por aí. Normalmente eu não dou muito”.

Elizete, 44 anos, autônoma, reflete: “Olha, eu não tenho o que opinar, é questão de necessidade.” Mas destaca que somente compra e evita dar dinheiro: “Eu dar alguma coisa para alguém sem saber para que vai ser utilizado, eu prefiro comprar. Eu compro se eu estou interessada no produto”.

Há passageiros do trem que se mostraram dispostos (ou mais dispostos) a ajudar grupos específicos, em especial as crianças, homens e mulheres acompanhados de crianças e os artistas:

Uma passageira, que não quis se identificar e que diz doar “dois reais, três reais, até cinco reais eu já dei, mais do que isso eu não”, comenta: “se tem criança aí eu fico com pena, entendeu? Porque a gente sabe que está difícil. Mas é o que eu sempre digo [...] quando me perguntam alguma coisa. Eu dou de coração, agora Deus está vendo”.

Diná, usuária que não forneceu profissão e idade, reflete sobre as suas doações:

[...] principalmente quando tem criança, é uma coisa que me choca bastante. [...] agora mesmo veio um rapazinho me perguntando se eu tinha uma moeda. Mas eu olhei para ele e lembrei dele do mês passado e eu dei dinheiro para ele. E a moça que estava encostada assim, disse: ‘Eu não dou, isso aí é todo o dia’. Aí eu respondi para ela: Se eu tenho, eu dou, o que ele vai fazer com o dinheiro não me interessa, o que me interessa é que Deus está vendo. Para mim é o que me basta.

Sobre compras no trem, a mulher pontua que só o faz quando tem interesse pelo produto: “Às vezes compro, quando é necessário compro, tipo afumetação (está se referindo às pomadas massageadoras), que é uma coisa que a gente usa, mas fora disso não tenho o hábito de comprar”.

Joseane, 46 anos, soldadora, revela que não ajuda todo mundo, mas procura ajudar crianças que aparentam ser bem cuidadas:

Depende de quem, quando é criança, que tu vê que está bem vestidinho, que está pedindo para ajudar em casa, para comer mesmo, geralmente eu ajudo. Mas aí quando tu vê que não é para comer, que tu vê a condição da pessoa, quanto tu desconfia que seja para droga. A gente tem uma ideia, a gente olha para pessoa e sabe se ela é usuária ou não é usuária.

A mulher destaca que vê bastante crianças no Trensurb: “Elas estão vendendo balas sozinhas. [...] 12 anos, 10 anos. [...] elas pedem para ajudar em casa. Mas tu olha e vê que elas

são crianças boas, educadas, limpinhas. Então tu ajuda né, às vezes o pai e a mãe estão desempregados”.

Uma usuária jovem, que não quis se identificar, relata que não compra os produtos oferecidos no trem porque prefere comprá-los pela internet: “Porque normalmente eu não gosto muito dos produtos e eu consigo na internet essas coisas que eles vendem: fone e essas coisas assim”. A moça relata que somente deu dinheiro “para ajudar” os meninos que estavam tocando violino, os artistas: “Porque eu achei bonitos eles tocando”.

Gisa, bancária, 61 anos, conta que doou 2 reais para um artista do Trensurb “para valorizar a arte dele” e que contribui com pedintes e vendedores quando achava que devia. Questionada quando achava que não devia, a mulher respondeu: “Sim, a gente vê que às vezes é trabalhador”.

Luís Fernando, 41 anos, professor de educação física, também relata os motivos que o levaram a contribuir com um artista no trem: “Porque eu acho que eles trazem uma boa viagem para gente, eles trazem felicidade e eles também contribuem para nossa viagem ser mais feliz, trazendo bastante alegria e distração para todos nós”.

Maria, 67 anos, contribui com 1 real para o rapaz da rima “[...] porque eu gostei da rima dele, achei ele legal e eu acho que cada um ajudando um pouquinho vai...”. A mulher destaca que sempre ajuda, quando pode: “Ajudo, se eu puder eu ajudo, principalmente assim quando é um artista que está fazendo alguma coisa, não está vendendo, da rima hoje que eu vi de novo, hoje é a segunda vez, eu dou mais para os outros. Eu gostei do jeito dele. Eu vi outros cantando, mas gostei mais dele”. A senhora diz que não liga muito para os vendedores e que prefere os musicistas: “Das pessoas que tocam para alegrar o pessoal, eu gosto”. Contudo, a mulher esclarece que às vezes contribui com os pedintes: “Às vezes eu dou umas moedas porque eles precisam. Eu fico com pena da história”. Questionada se ajuda as pessoas com aparência de miseráveis, que falam pouco, que contam pouco sobre os motivos de estarem ali, ela respondeu: “Aí não, aí eu fico em dúvida”.

Felipe, assistente financeiro na cidade de Canoas, que usa o trem diariamente, comenta que prefere ajudar aqueles pedintes e vendedores mais esporádicos, que não estão no trem todos os dias:

Sinceramente, eu dou mais quando eu vejo que a pessoa está precisando e que aquilo não é o real trabalho dela. Tipo, ele está sem emprego e aí ele está tentando tirar o sustento temporário. Porque eu trabalho aqui em Canoas há 5 anos e nesses 5 anos sempre fui de Canoas à Porto Alegre, trabalho para casa, então tu acabas conhecendo todos aqueles que têm isso aqui como uma profissão. [...] chega um momento que tu acaba não doando mais, não ajudando mais [...]. Eu acabo dando preferência para aquela pessoa que eu vejo, ou é nova, começou agora a fazer isso, ou que é algo esporádico mesmo, que ele está precisando realmente.

O rodoviário de 59 anos, que não quis se identificar, entende que “Cada um tem que fazer o seu sustento, mas tem horas que incomoda, porque são muitos”. Ainda assim, o homem diz que ajudou e relata um episódio em que doou dinheiro a um menino que vendia balas no trem:

Já ajudei, inclusive um menininho, mais uma moça, vários, inclusive aqui na plataforma. O menininho eu ajudei, mas a avó estava junto e avó estava muito bem arrumada, com cílios, unha postiça, a gente conhece porque a minha esposa usa, e botando a criança para pedir e vender. [...] casualmente, quando dei para ele, estava pedindo ou vendendo, aí eu comprei dele uns três reais que eu tinha no bolso, ele ia me dar umas balinhas de goma e eu disse não quero, fica para ti, o tio não quer as balinhas de goma, eu não como doce. Aí eu vi que tinha uma senhora perto, assim meio afastada. Aí depois ele pegou o dinheiro e disse ‘Ó vó’. Aí ela disse ‘Tá, tá, depois tu me dá, vende mais’. Quer dizer, a avó estava explorando a criança. Não é só ela, tem várias que pedem, inclusive eu conheço uma que há anos que eu trabalho aqui e há anos que ela fala a mesma coisa, que a filha dela se alimenta por sonda, que é uma criança. E é tudo mentira, então o justo paga pelo pecador. Eu parei de ajudar. Faz pouco tempo que eu parei, eu digo que vou parar e paro um tempo e depois volto a ajudar de novo. Mas faz uns dois, três meses que eu não ajudo mais ninguém.

Questionado sobre os critérios que considerava para ajudar alguém, o homem respondeu:

A maioria das vezes é criança ou pessoa de mais idade. Mas eu, se tivesse condições, pagava um lanche. Tudo bem, tens uns que contam ali que sofreram acidente de trabalho. Mas querendo ou não, no estado que ele está, ele tem como ganhar um benefício, tem como entrar na justiça, procurar um auxílio, procurar um advogado, mas eles preferem pedir.

Ana Júlia, estudante, que também pega o trem diariamente, acredita que os pedintes e vendedores agem por extrema necessidade, uma vez que têm consciência de que estão incomodando outras pessoas:

Eu acho que elas fazem isso por extrema necessidade porque tu sabe que tu tá incomodando outras pessoas. Tem muita gente que de manhã cedo ou até de noite está muito cansado por causa do trabalho. Eu sou uma pessoa que estudo e trabalho, eu pego o ônibus 7h e pouco da manhã e depois eu só pego 19h e pouco da noite, e pessoas que ficam pedindo coisa no trem me incomodam bastante, por conta de estar atrapalhando o momento que eu poderia estar mais tranquila, porque eu já estou cansada. Mas assim, eu também entendo que é por extrema necessidade, porque se eu não pudesse, eu aposto que não ia estar ali pedindo para os outros.

A jovem diz que quando pode, doa ou compra alguma coisa e o faz “de quem se explica melhor e passa uma veracidade melhor para aquilo. Quem não consegue falar tanto, eu acho que não traz tanta veracidade para o que está necessitando”.

Vinícius, 24 anos, estudante de letras, reflete que, às vezes, se sente incomodado com a presença dos pedintes e vendedores do trem:

Às vezes eu me sinto incomodado por causa do barulho, geralmente eu estou tentando ler e eu preciso de alguma concentração. Às vezes eu me sinto incomodado, porque eles têm que apelar, gritar. Mas ao mesmo tempo, eu só tento me distrair [...]. Eu entendo que eles precisam fazer isso para sobreviver, por necessidade.

O rapaz diz que raramente ajuda alguém, porque não anda com muito dinheiro e compra coisas somente quando tem algum interesse no produto.

Lucas, 20 anos, também estudante, discorre: “Às vezes eu entendo. Mas tem umas pessoas que insistem, tenho um certo desconforto às vezes, o contato deles, ter que falar ‘não, obrigado’, às vezes é cansativo”. Porém, o jovem revela que costuma ajudar algumas pessoas e que a decisão de ajudar ou não alguém é, para ele, um pouco inconsciente: “Isso é bem inconsciente, não é algo muito consciente, é no momento ali. É mais a situação”. Para o rapaz, a aparência do pedinte ou vendedor não é importante, mas a fala dele sim.

Normalmente eu doo se eu tenho uma moeda que sobrou de troco. Mas é muito raro eu comprar algo, tem gente vendendo carteira, essas coisas, eu não compro. Eu ajudo com coisas pequenas assim, geralmente. [...] Eu fico sim [com as balinhas], até como algumas, não gosto, mas pego para ajudar as pessoas.

A merendeira Juliana, de 54 anos, também revela um certo desconforto com pedintes e vendedores no Trensurb: “Eu acho muito chato. A gente não sabe a necessidade da pessoa, mas tem horas que se torna muito cansativo”. Mas ressalta que eventualmente ajuda “conforme a necessidade, às vezes eu vejo que tem criança, às vezes estão pedindo para alguma coisa [...]. O discurso também. Às vezes dá para ver a diferença, tem vezes que tem umas coisas assim bem chocante, tem que uns que não, mas tem uns que a gente vê que realmente está ali porque precisa”.

Rosane, auxiliar de limpeza, que não revelou a idade e pega o trem diariamente, aponta para aumento excessivo de pedintes e vendedores no Trensurb nos últimos anos, especialmente depois da pandemia: “Mas agora é muita gente, se tu for dá para um, imagina. Tem uma moça que está sempre na estação São Leopoldo, todo o dia, todo o dia, bem dizer, ela trabalha. Ela vende paçoquinha. Mas aceita qualquer quantia, pede uma moeda para ajudar”. A usuária diz que às vezes ajuda com 50 centavos, 1 real: “Eu fico com pena, como a maioria, tem gente que dá até 2 reais. Porque aí eles começam a dizer, um tá com a mãe doente, outro não tem o que comer. Imagina né, levantar e não ter um café para tomar, um pão para comer”.

A empregada doméstica, de 60 anos, que não quis revelar o nome, diz que não contribui com os pedintes e vendedores:

Eu não ajudo, eu acho péssimo porque não dá sossego para gente. Esse trem era tão bom de andar, agora não dá nem para andar porque eles chegam a se pechar dentro do trem vendendo coisa [...]. Eu sou uma mulher, eu saio de casa de noite escura, esse monte de homem aí tudo vendendo balinha dentro do trem. [...] eu não ajudo, fico até com nojo desse monte de homem, tudo vendendo balinha no trem. [...] tem quantidade de homem vendendo no trem, qualquer coisa eles vendem, qualquer coisa dentro do trem.

Por último, finalizando essa parte em que cito a opinião de alguns usuários do trem, ouvidos durante as viagens, apresento um usuário especial: Pedro, um morador de rua de Porto Alegre, aposentado há 30 anos, que disse ter 80 anos e que encontrei descansando em um banco dentro da plataforma da estação Mercado, no dia 01 julho de 2022. “Não é o trem, é o Brasil inteiro. Tudo sempre foi a mesma coisa desde a escravidão. [...] Filha, nós temos que ter um país justo para pessoas não precisar fazer essas coisas. É só isso, mais nada. E o pobre é burro, o pobre não pensa, ele acaba se acostumando e acaba gostando disso [...]”. O homem frisa que “moedinhas” não resolvem: “Não. Nunca resolveu, o que resolve é solução. Isso não é solução. [...] tu vais melhorar o dia que tu fizeres a tua vida, exigir estudo, exigir médico, exigir emprego, exigir salário justo”.

Questionado se pedia alguma coisa para alguém, o homem respondeu: “Não, nunca. Mas eu evito, se eu estou com fome eu fico sem comer. Eu tenho comida, a prefeitura dá, de meio dia dá. Comi aqui, como debaixo do viaduto, como lá na Garibaldi. Não falta comida. Vou pedir para que? Se eu ganho a comida de graça”. E seguiu falando sobre os pedintes e vendedores do Trensurb, em especial as mulheres com crianças: “Aí elas saem com o bebezinho no colo e os outros tem que dar o leite, os outros tem que sustentar a criança do malandro que aplicou. Ela concordou, ele aplicou e os outros têm que criar. Está vendo a mentalidade, é cultural o problema”.

Os funcionários dos quiosques autorizados do Trensurb

Entre as pessoas ouvidas para este trabalho, estão os funcionários dos quiosques autorizados do Trensurb, em que os proprietários participam de uma licitação para ofertar seus produtos no trem. Eles foram os que demonstraram ser mais indispostos, e até receosos, de responder aos meus questionamentos. Um homem que trabalha no quiosque da estação Rodoviária respondeu apenas “[...] o que eu vendo aqui eles não podem vender, eles respeitam”

e encerrou temeroso o nosso diálogo. Uma mulher que trabalha no quiosque da estação Mathias Velho, de 50 anos, que não quis revelar o nome, disse: “A minha opinião é que é muita abordagem, o pessoal não tem muita tranquilidade de andar no trem”. Questionada se os vendedores dificultam as suas vendas, ela respondeu: “Não. É o mesmo produto, mas é diferente, o jeito que eles abordam é diferente”.

Os empregados do Trensurb

As auxiliares de limpeza

A auxiliar de limpeza⁶² de 65 anos, que presta a serviços à Trensurb, limpando trens e estações, por meio de uma empresa terceirizada, frisa que não concorda com a presença dos pedintes e vendedores no Trensurb:

Eu não sou a favor porque eu acho que no trem, a gente às vezes está ali com problemas no serviço, problemas em casa e aquelas pessoas vêm. E eles estão ali, lógico, para vender as coisas deles, aí tu diz: ‘Ah, hoje eu não tenho’. Teve já gente que disse para mim, ‘mas ontem eu te ofereci e tu não pode e agora hoje tu também não pode’. Eu sou contra, para mim eu acho que não é uma boa eles continuar dentro do trem. [...] eu só acho que eles podiam procurar um outro tipo de serviço em outro lugar, não só dentro do trem. E daí eles passam, um para lá, outro para cá e eles vem por cima da gente.

Questionada sobre o seu salário como auxiliar de limpeza, a mulher respondeu:

1.000 e pouquinho por mês e eles tiram... Eu sei de gente aqui que tira mais de 200 pila por dia chafurdando dentro do trem, inclusive até um senhor que pede dentro do trem, outro dia eu estava cansada, sentada no último vagão, daí tem um colega dele que vende também dentro do trem e que estava nesse último vagão, daí esse senhor que vive pedindo todos os dias dentro do trem chegou e disse assim para o colega: ‘tu vai amanhã lá em casa para tu ver o carro que eu comprei com o dinheiro que ganho no trem’. Sabe, aquilo me chocou. Porque as pessoas ficam com pena, a maioria fica com pena e ajuda, só que aquela pessoa em vez de comprar alimento ou pagar aluguel, esse tipo de coisa, ele comprou um carro. [...] ele é pedinte e vende também coisa dentro do trem. Esse tipo de coisa, essas balinhas.

A senhora ainda contou que uma vez se irritou com uma vendedora do Trensurb:

[...] tem uma moça que fica nessas estações por aqui que eu acho que ela usa aquela criança, ela vem com aquela criança no braço. [...] se eu não me engano ela se chama Gleicimara. Daí um dia eu me revoltei com essa mulher, ela começou a pedir e eu disse: ‘eu não tenho para ajudar’. Eu só carrego o cartão do vale alimentação, o cartão do vale transporte, eu não tenho dinheiro assim para ajudar. Daí ela passou, ela não disse nada. Daí um outro dia ela estava de novo no trem e ela disse assim, ‘ah, meu nome é tal e estou a nove anos vendendo coisas dentro do trem e quem puder me

ajudar.’ Daí eu disse assim para ela, ‘mas se tu está a nove anos vendendo dentro do trem, tu já viu que isso aqui não funciona, então porque tu não mudou o teu ramo, não foi fazer uma outra coisa?’ Aí ela não gostou e nunca mais me pediu. Mas eu acho complicado. Tem três, quatro dentro desses trens novos aí que tu não pode transitar dentro do trem. Às vezes tem quatro, cinco pessoas dentro desse trem e vem por cima da pessoa, eles não te respeitam.

Outra auxiliar de limpeza com quem conversei, de 55 anos, que também não quis se identificar, entretanto, revelou não se sentir incomodada com os pedintes e vendedores que atuam no Trensurb:

Eu não tenho queixa deles, para mim eles não incomodam. Até o contrário, tem uns que até ajudam a cuidar às vezes quando a gente está sozinha aqui embaixo (na plataforma). Eu até me dou com alguns. É uma maneira que eles acham de sobreviver, se para gente já está complicado imagina para eles, coitados. Eles não têm condições de achar outro trabalho e é a maneira que eles acharam.

Os agentes metroviários

O agente metroviário⁶³ que pediu para não ser identificado neste trabalho, discorre sobre os pedintes e vendedores do trem:

Com certeza, são dezenas de pessoas. Eu chutaria algo entre 50 e 100, porque eles vão em dias, horários, trechos diferentes. Então eles também separam por trechos, então um grupo de pessoas fica indo e voltando de Mercado até Farrapos, de Mercado até Aeroporto. Aí outros de Anchieta até Mathias Velho, outros de Canoas até Petrobras e assim por diante, para não gerar concorrência entre eles mesmos. Eu digo 50, 100, num sentido assim, pessoas diferentes. Deve ter umas 30 que estão lá todos os dias, mais umas 20 que vão toda semana, 1, 2, 3 vezes por semana, não todos os dias. Tem alguns que vão só de noite. Tem outros que vão só no fim de semana. Tem alguns que estão lá como se fosse um trabalho mesmo, segunda a sexta, das 8 às 17h. Tem várias variáveis e se tu tirar todas aquelas pessoas que vão uma ou duas vezes na vida e depois desistem. Eu acredito que deve ter umas 50, 60, 70 pessoas diferentes que fazem isso. 50 pessoas que vendem, que pedem, porque aí tem todos os mulas em volta, tem toda a segurança. [...] Daria para fazer uma classificação, provavelmente só dos que estão de fato vendendo. E vou dizer te dizer, tem muito vendedor, muito rato que você só vai conseguir ver eles quando você estiver à paisana. Se tem cheiro de segurança, os caras somem, então fica muito difícil catalogar eles, pegar os documentos deles, fazer alguma coisa assim [...].

O servidor da Trensurb esclarece quem são as pessoas que ele denomina de mulas:

Os mulas, eles carregam os produtos e também servem como segurança. Então tipo, se desse uma briga, por exemplo, os mulas vão estar lá para proteger os vendedores. Se eles andam armados ou não, com faca ou não, não sei, mas a ideia é essa mesmo, eles estão lá para apoiar os vendedores. Se eu chego lá para abordar o vendedor, o mula vai se fazer de usuário e vai falar assim: ‘deixa ele, ele só está trabalhando, deixa ele em paz’. Eles também fazem isso.

Sobre os produtos vendidos no trem, o agente metroviário comenta:

Cada produto tem sua época, né? Eles vão trocando bastante. Algumas coisas não mudam nunca. Por exemplo, os vendedores de fone ou de carregador. Aí daqui a pouco aparece um lá que vende o tripé aranha, a pomada milagrosa, a balinha de menta, a pastilha que ajuda na dor de garganta, mentira também. [...] Essas pessoas, elas sinceramente, e aí vai parecer que eu estou dando opinião própria, mas, não deixa de ser dado estatístico, essas pessoas normalmente elas não têm muita opção do que fazer da vida. E muitos deles estão lá porque ganham muito dinheiro [...].

Sobre o faturamento de pedintes e vendedores, o funcionário da Trensurb comenta:

A gente já fez alguns cálculos, a gente fica assistindo os pedintes, principalmente, a gente fica assistindo as pessoas darem dinheiro, à paisana normalmente. E tu vê que eles ganham às vezes 2 reais por vagão, às vezes 10, às vezes 20, às vezes 50. Tudo depende do público que está ali dentro naquele momento. Quando uma pessoa vê a outra dando dinheiro, ela se sente incentivada a dar também. Ou quando vê alguém comprando uma coisa já sente confiança para comprar também, já perde a vergonha. [...] Então calcula-se que eles tiram em média de 200 a 400 reais por dia, e eles não trabalham o dia inteiro. [...]. Então imagina né? Uma pessoa que não tem nem faculdade, às vezes até quem tem faculdade vai lá vender porque dá muito dinheiro.

E faz uma ressalva:

[...] dá para dizer que tem alguns pedintes que ganham muito dinheiro, outros que não ganha quase nada, alguns vendedores que vendem muito bem e outros que não vendem quase nada. Normalmente os vendedores mais desenvolvidos [...]. Ele é muito bom na fala, [...] ele faz rimas engraçadas enquanto ele tá vendendo, ele faz piadas gentis, sabe, sem grosseria. Então o pessoal dá risada e acaba comprando os produtos dele. [...]. Outra coisa que fez muita diferença é o troco no trem, porque assim quando a pessoa ia comprar uma passagem que era 4,20, ela ganhava 30 ou 80 centavos de troco, depende do que ela dava de dinheiro. E aquele monte de moedinha sobrava na carteira dela e aí ela vinha com aquele monte de moeda na mão e encontrava um pedinte no trem e dava aquelas moedinhas. E hoje em dia que é 4,50, a pessoa vai lá compra 2 passagens e dá 9 reais, a pessoa recebe 1 real de troco. Nem todo mundo dá 1 real. [...] Então também mudou a arrecadação dos pedintes. Já os vendedores não muda muita coisa. Mas dia de semana e final de semana muda, porque tem gente que está passeando com a família [...] e aí quer dar aquela moedinha. E enquanto o trabalhador, durante a semana, [...] voltando no horário de pico, ele vai estar mais é querendo voltar para casa e vai estar de saco cheio com essas pessoas. Então, tem toda uma dinâmica ali. [...]. O funcionamento deles é muito dinâmico.

Uma outra agente metroviária⁶⁴ ouvida para este trabalho, que também não quis ser identificada, destacou:

[...] falando dos pedintes e vendedores, é considerada ilegal [...], não pode comércio ilegal, comércio dentro do trem, então a gente tem seguranças que fazem o trabalho de orientar as pessoas a não fazer esse tipo de comércio, porém a gente teve muitos problemas por causa da forma de abordagem. Muitas pessoas acabam se voltando contra a segurança, dizendo que eles são muito agressivos. [...] tem muita gente que defende esse comércio, esse trabalho dentro dos vagões, assim como tem muita gente que não aguenta isso e denuncia. A situação é bem complicada, a empresa [Trensurb] realmente não sabe como se posicionar em relação a isso.

4 PRÁTICAS DE COMUNICAÇÃO E SOBREVIVÊNCIA NO TRENSURB

Na primeira parte deste capítulo abordo a dimensão relacional envolvida nas práticas de comunicação e sobrevivência de vendedores e pedintes do Trensurb, destacando as interações, conflitos e disputas entre eles, entre eles e os seguranças do meio transporte, e entre eles e os usuários do trem.

Na segunda parte do capítulo, volto a tratar, mais especificamente, das estratégias de comunicação utilizadas por pedintes e vendedores do trem, ponderando fatores como a própria estratégia, mas também o planejamento e a organização (associados a ela), somados à disposição e à aceitação, que revelam uma espécie de hierarquia social, ainda que difusa, entre pedintes, vendedores pedintes, vendedores e artistas que atuam no Trensurb.

4.1 Persuasão, disputas, interações

Guarnieri (2007) aponta para a importância da dimensão relacional da comunicação, destacando que a capacidade de negociação e adaptação fazem parte da construção dos indivíduos desde a infância. Para a autora, nas novas gerações têm surgido indivíduos menos seguros, porém mais complexos e mais capazes de adaptar-se a papéis em constante mudança dentro dos contextos sociais. Nesse sentido, como aponta Dreyer (2019), a “engenharia de relacionamento” surge como um aspecto importante da comunicação de empresas e organizações com seus públicos. Considerando que, no capitalismo atual, cada vez mais indivíduos atuam como “empresários de si mesmo” (autônomos), a capacidade de se relacionar é uma dimensão que deve ser aprimorada, objetivando sobrevivência e a maximização dos ganhos.

Nas práticas de comunicação dos pedintes e vendedores do Trensurb, as relações (interações, associações e conflitos) são um aspecto bastante importante, que podem facilitar ou dificultar a permanência de um dado vendedor ou pedinte no trem. Para além das estratégias usadas para persuadir os passageiros a doarem ou comprarem algum produto, pedir ou vender no trem envolve adaptar-se a regras e pessoas, especialmente na interação com os outros vendedores e pedintes, e com os empregados da Trensurb, com destaque para os seguranças.

A maioria dos vendedores relatou manter boas relações com os funcionários da empresa. O Fernando, por exemplo, contou que troca moedas com os “guri da bilheteria”. O Daniel,

quando perguntei se ele, ao decidir atuar na estação Mercado, não tinha medo dos seguranças, respondeu que não, que ele era amigo dos seguranças, que tinha alguns que até o cumprimentavam na chegada ao trem. Mário (o rapaz que carregava a filha nas costas) falou que os seguranças jamais tentaram impedir a sua entrada no Trensurb: “Não, nunca. Me dou bem com todos eles lá, conhecem minha família. Até eles nos ajudam aqui, eles me dão uma força aqui também”.

O depoimento do agente metroviário ouvido para este trabalho confirma que os vendedores procuram manter relações amistosas com os empregados da Trensurb:

Eles mesmos falam para a gente “hoje eu não vendi quase nada”, “hoje eu estou tendo que estender aqui o meu horário”, no outro dia “bah, vendi minha meta, vendi o que eu precisava vender hoje, eu vendi em 2 horas, 3 horas. Então já posso ir para casa, vou lá curtir e tal”. É ridículo isso, mas é o que acontece.

Lenin Pires (2011), ao tratar dos vendedores que atuavam na Central do Brasil⁶⁵ no Rio de Janeiro-RJ, destaca que manter um bom relacionamento com os seguranças pode “garantir formas negociadas de permanência no lugar, gerando condições de convivência e de trabalho para ambos” (p.99). Essa proximidade parece ser almejada também no Trensurb, onde os vendedores procuram conviver de forma harmoniosa com os seguranças. A exceção, entre os vendedores com quem conversei, foi a família com o menino doente, em que o pai relatou já ter sido abordado por seguranças: “Já abordaram umas 7 vezes. (...) Não, bater, não. Só que, quando a gente está trabalhando, eles chamam o cara lá dentro do trem e tiram para fora”.

Os artistas, porém, relataram já ter tido conflitos com os seguranças do modal de transporte. O rapaz do violino destacou que entende o papel dos seguranças do trem e que no passado as divergências entre seguranças e artistas eram mais frequentes:

Olha, o trem é um ambiente coletivo e qualquer ambiente coletivo que tiver seres humanos é quase como uma lei da selva. É trabalho dos seguranças tirarem a gente. E isso já foi mais complicado no passado. Hoje existe uma certa política em só tirar o artista. (...). Então isso é uma situação que acontece, no passado chegavam a tomar os instrumentos, tomar o dinheiro, hoje isso não acontece mais.

Lulu Ribeiro (o rapaz que canta e toca violão) contou que entrou em atrito com os seguranças, mas antes da pandemia:

Já tive sim. Com a segurança da Trensurb, até um tempo atrás, nos primeiros anos, antes da pandemia, era bem intenso assim o conflito entre os seguranças e o pessoal que trabalha no trem, mas era mais focado assim nos vendedores, os artistas toda vez que eles nos viam tocando, alguns só pediam para gente parar, outros nos tiravam do trem. Eu particularmente nunca tive nenhum um estresse, nada que extrapolo para o físico, com os seguranças.

Durante a pesquisa, o episódio mais notório de desentendimento entre seguranças e pessoas que atuam no Trensurb envolveu um artista: Tadeu Salgado (o rapaz da rima). No dia 10 de setembro de 2022, ocorreu uma confusão entre o rapper e os seguranças da Trensurb. Ele foi derrubado no chão, agredido e conduzido a uma delegacia depois do incidente. Toda a ação foi gravada por outras pessoas que atuam no Trensurb e, no mesmo dia, postada nas mídias sociais do Tadeu e do Coletivo Rima na Estação. No vídeo, enquanto os seguranças contêm o artista, aparecem várias pessoas que reconheci como sendo vendedores do trem. Alguns estão imóveis, absolutamente parados assistindo à “cena”, como é o caso do vendedor de carteiras. Mas uma voz, que me pareceu ser a da vendedora da plataforma da rodoviária, citada no capítulo 3, ofende os seguranças o tempo todo: “Seus lixos, seus bostas... lixo, lixo, vermes”. Uma outra voz, que não consegui identificar de quem era, pede para os seguranças soltarem o rapaz, e uma terceira, que também não identifiquei, lembra os seguranças de que está cheio de testemunhas ali.

Depois a voz da vendedora da plataforma da rodoviária também acrescenta:

Está cheio de testemunha, seus bostas. Seus lixos, lixo, vermes, bostas. Seus covardes, os caras que estão roubando, eles não pegam. Os que estão roubando vocês não pegam. Seus bostas. Está gravando, seus pau no cu.

Junto com o vídeo publicizando a agressão em suas redes sociais, Tadeu Salgado postou o seguinte texto:

“Não queria estar aqui pra mostrar o meu corre desta forma, não queria passar por isto. Eu estava trabalhando honestamente como faço há 5 anos no trem. Eu fui abordado de forma violenta. Fui agredido do início ao fim. Fui algemado e conduzido à delegacia civil. Onde com ajuda dos meus familiares e meu advogado @mauriciomoschen e o vereador @matheuspggomes. Tive todo o auxílio e amparo nesta situação. Agradeço a todos que me apoiam em todos instantes e sabem o quanto trabalho e sou honesto. Isto não vai ficar assim @trensurb estou cercado de uma grande rede de pessoas que me darão todo o apoio jurídico. Não será mais um episódio que ficará impune.

O post do músico rendeu 935 comentários em seu Instagram, sendo em grande parte manifestações de apoio ao artista. A agressão sofrida pelo rapper foi noticiada na imprensa gaúcha e ele chegou a participar de lives na internet apresentando o seu ponto de vista sobre a história.

Alguns dias depois desse episódio, no dia 19 de setembro, no período da tarde, encontrei o artista fazendo suas intervenções no trem, quando um jovem usuário do transporte público se aproximou dele e perguntou: “E aí mano, foi tu que os homens pegaram”?

Resolvi pedir mais detalhes sobre o conflito do Tadeu Salgado com os seguranças para os vendedores com quem conversei naquele dia. Para o Cavalheiro da Pomada, o rapper errou ao enfrentar os empregados do trem:

Ele enfrenta os caras do Trensurb. Isso aí que ele fez vai trazer problemas para nós vendedores. Daqui a pouco a Trensurb começa colocar segurança em tudo quanto é vagão e a gente não consegue mais trabalhar. Eu, quando os caras da Trensurb pedem para eu parar de vender, eu fico quieto e paro.

Opinião que foi compartilhada por Aline (a jovem que se apresenta como mãe do Bernardo e do Gabriel):

O problema é que o Salgado enfrenta os seguranças. Eu, quando eles me mandam parar, eu paro, eu evito confusão porque não vale a pena. Todo mundo sai perdendo. Os seguranças tem que fazer o trabalho deles assim com a gente faz o nosso.

Se, para um artista como o Tadeu Salgado, o desentendimento com os seguranças foi até certo ponto positivo, porque projetou sua arte para além do espaço dos trilhos, para os vendedores é importante manter uma relação amistosa com os seguranças, evitando qualquer tipo de problema, porque eles temem ser impedidos de trabalhar no trem e também acumular prejuízos em razão de mercadoria apreendida. Lenin Pires (2011, p.117), ao citar um vendedor da central do Brasil, revela postura muito semelhante à dos vendedores do Trensurb citados acima: “Se eles vêm, eu não vou. Se eles estão num canto, eu tô no outro. E assim vou passando o dia e levando pra casa o leite dos meninos (Rivaldo, falando de seu cotidiano de camelô nos trens da Central)”.

O autor aponta para “um ritual a explicitar o conflito e a complementaridade” entre vendedores e vigilantes. Ritual semelhante parece ocorrer no Trensurb e é necessário para garantir o sistema de acordos que permite que tanto seguranças como vendedores coabitem o transporte público e desenvolvam os seus papéis enquanto trabalhadores naquele espaço. Contudo, como vimos, entre artista e seguranças há uma frequência maior de desentendimentos, embora O rapaz do violino e o Lulu Ribeiro demonstrem o intento de evitar problemas para conseguir realizar suas apresentações nos vagões de forma tranquila.

Diferentemente de vendedores, que relataram poucos problemas com os seguranças do trem; dos artistas, que mencionaram ter tido alguns desentendimentos, mais antes da pandemia (a exceção foi o conflito com o Salgado, que graças a sua articulação para se defender e publicizar o episódio tomou proporções para muito além do Trensurb); praticamente todos os pedintes com quem conversei relataram ter sofrido expulsões ou agressões por parte dos profissionais da segurança do Trensurb, como o morador de rua Luiz Carlos⁶⁶, 32 anos (não citado no capítulo anterior), que relatou ter sido espancado depois de ser pego pedindo dentro de uma composição.

Para o já citado agente metroviário, os conflitos ocorrem quando pedintes, vendedores e artistas não cumprem as normas:

“[...] porque afinal os usuários não gostam da venda dos produtos, da mendicância, pedem ajuda para a segurança intervir e a segurança vai lá vê o que está acontecendo, vê a situação, tem todo um procedimento que a gente tem que fazer e alguns vendedores ou pedintes se recusam a cumprir as ordens, a cumprir a regra do sistema. Estão lá dentro, mas não querem cumprir com as regras da Trensurb e eles se recusam a acompanhar e as vezes entram em confronto, alguns carregam faca, arma branca, as vezes até armado com revolver e tal. Muitos deles estão drogados, sob efeito de drogas, entorpecentes e tudo mais, álcool e outras coisas. E aí eles se descontrolam e alguns puxam a faca, ameaçam, agridem, parte para agressão física [...]”.

Segundo o agente metroviário, o que menos ocorre no trem é brigas entre usuários e pedintes, usuários e vendedores ou usuários e artistas. Afinal, cativar os passageiros é fundamental para permanência desses sujeitos no trem. Contudo, muitos usuários, como vimos no capítulo anterior, se sentem incomodados com a presença desses indivíduos e alguns chegam a denunciá-los à equipe de segurança do meio de transporte. Quando tais denúncias ocorrem, o referido agente de segurança descreve o procedimento:

“Essa é uma das perguntas mais espinhosas que tem, mas eu respondo numa boa, vamos lá: provavelmente a pessoa vai ter ou ligado para o número que tem no trem e vai ter falado com o nosso centro controle ou mandado uma mensagem, ou ela vai ter vindo até estação e feito a denúncia para gente verbal e aí ela faz direto para um agente de segurança. De qualquer forma, o centro de controle tem que ficar sabendo disso

até porque se ela desceu de um trem e viu um vendedor lá dentro, o trem já foi embora e a gente vai ter que ligar para o nosso controle e explicar no centro de controle de segurança o ocorrido ali, as características e tal da pessoa que estaria vendendo ou pedindo. Nisso, eles vão rastrear onde que está o trem e vão tentar pegar alguma dupla de segurança que esteja na próxima estação para fazer essa abordagem. Normalmente, se é vendedor ou pedinte não é nada muito sério como algum suspeito de crime ou alguma coisa assim, a dupla vai dar uma olhada naquele carro, naquele vagão do trem e normalmente o vendedor ou pedinte vai estar quieto, porque ele vai ter visto, quando estiver chegando na estação, os seguranças. Nisso ele vai tentar ficar quieto, às vezes eles não percebem e continuam pedindo, continuam vendendo e a segurança pede para acompanhar. Alguns recusam, outros vêm numa boa, os macacos velhos, eles costumam vir numa boa. Eles acompanham a gente, se for pedinte só sai do sistema, se for vendedor a gente aprende a mercadoria, porque normalmente essas mercadorias não têm nota fiscal, é tudo sonegação, produto de procedimento duvidoso e tudo isso. Então essa mercadoria é apreendida e enviada para os órgãos competentes, ou para a destruição ou para caso a pessoa queira pegar de volta. Aí tem que ir lá na prefeitura, sei lá se é de Canoas ou de Porto Alegre, pegar com a SMIC⁶⁷.”

Lenin Pires (2001) menciona que nos trens da central do Brasil o procedimento de apreender a mercadoria dos vendedores era conhecido como “derrame”. Essa palavra não apareceu em minha pesquisa no Trensurb, assim como nenhum outro apelido para o termo apreensão. Contudo, a apreensão de mercadorias é um procedimento muito temido pelos vendedores de pomada massagedora, suporte e carregador para celular, enfim, vendedores de produtos com maior valor, porque ela acarreta prejuízo. Entre aqueles que vendem balas de goma, paçocas, mandolates, aqueles que denomino de vendedores pedintes, não ocorre tanto, porque o produto compõe o “personagem do vendedor”. Os vendedores pedintes, de modo geral, carregam uma caixinha bem pequena ou uma sacola com poucas unidades de doce, sendo fácil de camuflar rapidamente. E como são produtos de custo muito baixo, se for pego, o vendedor pedinte não terá um prejuízo muito significativo.

Ainda assim, o agente metroviário esclarece que apreensões e conduções para fora do sistema em razão de denúncias de passageiros são pouco frequentes, porque vendedores e pedintes costumam ficar quietos quando os seguranças aparecem em um vagão ou mesmo nas estações.

“Isso caso a gente pegue a pessoa vendendo ou pedindo, normalmente a gente vai chegar no trem e a pessoa vai estar quieta. A gente pergunta, está tudo certo aqui? Ninguém fala nada ou alguém fala aquela pessoa ali estava vendendo, aí vai bater com a denúncia, tem uma testemunha ali, a gente pode acompanhar a pessoa para fora. Mas normalmente eles vão ficar quietos, a gente vai chegar lá e vai ser tarde. O que antes da pandemia a gente fazia e já está pretendendo volta a fazer, são as operações contra o comércio e contra a mendicância. Então a gente se faz mais presente nos vagões durante as viagens, vai ter sempre uma dupla de seguranças, as vezes quatro seguranças por trem e isso inibe o comércio dentro desse trem”.

Como vimos na fala do Cavaleiro da Pomada a respeito da briga do Tadeu Salgado com os seguranças, descrita acima, a presença de vigilantes constantemente dentro das composições, como sugere o agente metroviário, para coibir a mendicância e o comércio ilegal, é algo que os vendedores não gostariam que ocorresse, por isso também o interesse em evitar atritos e manter relações de coexistência pacífica com os empregados da Trensurb. Caso a Trensurb decidisse colocar seguranças constantemente dentro dos vagões ou mesmo nas estações (durante minha pesquisa, raramente os seguranças estavam nos vagões ou nas estações), vendedores e pedintes teriam que parar mais vezes de vender ou pedir, o que prejudicaria muito a atuação tanto de uns quanto de outros.

Analisando as relações entre seguranças e camelôs nos trens da Central do Brasil, Lenin Pires (2011, p.123) descreve os acordos tácitos.

Os vigilantes andavam até uma certa região da plataforma. Os camelôs deviam se manter discretos, com suas bolsas fechadas e mercadorias guardadas. (...) Os atores, a meu ver, procediam a uma espécie de representação, cujas performances deviam conduzir a um resultado tal que a vigilância não parecesse enganada (...). O ambulante, portanto, devia demonstrar respeito à presença do vigilante e este, por sua vez, consideração com a situação social do camelô, redundando em tolerância com o fato de que a prática comercial continuaria após sua saída das imediações. (PIRES, 2011,p.123)

Esse sistema de acordos a que o autor se refere vigora de certo modo no Trensurb, especialmente entre os vendedores que trabalham naquele espaço há muitos anos. O agente metroviário relatou que a Lactose (citada no capítulo anterior) costuma parar de vender assim que eles se aproximam dela. “Então até por segurança, a gente tenta não entrar muito em confronto com ela, a gente tenta só orientar ela mesmo. E ela mesmo já para quando vê a gente”.

Lenin Pires (2011) pondera que esses arranjos que permitem que indivíduos de diferentes posições sociais “estejam uns com os outros” e desempenhem suas funções dentro de um mesmo espaço, no caso o sistema metroviário, envolvem uma moralidade que combina “simultaneamente, os direitos dos indivíduos de acordo com a posição na estrutura social – resultando no respeito –, assim como em atenção a um sentimento de bondade humana – a consideração” (PIRES, 2011, p.126).

Contudo, a “ideia de uns com outros”, no Trensurb, certamente não inclui a todos. Existe um tipo de organização entre vendedores do Trensurb que, embora não seja composta por todos os que comercializam naquele local, atua no sentido de estabelecer regras e até de decidir quem pode e quem não pode estar no trem praticando mendicância e comércio ilegal. A primeira pessoa a me alertar para a presença dessa organização foi o agente metroviário:

(...) Eles fazem parte de uma quadrilha, de uma máfia e para você vender ou pedir lá dentro precisa fazer parte dessa quadrilha, tu precisa pagar uma mensalidade... (...) Tu tem meta de vendas para fazer e isso te garante uma 'segurança' lá dentro, dentre os próprios bandidos. Então, na verdade, se tu não fizeres parte disso, eles te expulsam a porradas de lá e aí quem tem que separar isso é a segurança também. É horrível. É tudo político.

Essa organização paralela atuando dentro do Trensurb é recente, não estava lá quando fiz o já referido trabalho de conclusão da graduação, em 2010. Tanto que o empregado da Trensurb destaca que é provável que os vendedores mais antigos do trem, como é o caso da Lactose, não façam parte dela:

Assim, eu não tenho como te dizer quem faz ou não parte desse cartel, porque eles mesmos tentam esconder. Alguns falam abertamente, outros não querem falar. Alguns estão há tanto tempo lá e se defendem tão bem a ponto de levantar uma faca que esse cartel até deixa de canto, sabe? Tá vai, vai lá no teu canto e não incomoda a gente, não vai vender nossos produtos, entende. A Lactose é (...) bem provável que ela nem faça parte do grupo, porque ela se recusa. Não tem por que, ela já faz isso a tanto tempo que ela fala assim, não vou pagar para fazer uma coisa que eu faço há muito tempo. E se alguém quiser que venha para faca comigo e o pessoal do cartel não quer ir para faca com ela, porque sabe que vai baixar Polícia ali e vai todo mundo preso. Mas assim, se vende produto, com certeza faz parte do cartel. (...) Tu perguntou quanto eles cobram? Seu não me engano, são 50 reais, eu não sei se é por mês ou por semana, acredito que seja por semana, sendo que eles têm metas de vendas.

Tirando os pedintes, o servidor destacou que até as crianças poderiam estar envolvidas com a organização:

Os pedintes é um pouco mais complicado. Por que que os caras vão fazer? Vão bater no pedinte? Complicado também, né? Mas vender com certeza faz parte do cartel, mesmo criança tá. Eu não sei quem que faz o aliciamento desses menores exatamente, né? Eu, por ser segurança mais baixo não vou saber mesmo. Talvez os meus chefes saibam, mas, provavelmente não sabem, não por incompetência, mas porque é complicado mesmo rastrear esse tipo de coisa. (...) Ah, tem um outro guri que ele é todo torto e tem uma cabeça enorme. Não sei qual que é o problema dele, mas ele está sempre na mesma região, vendendo bala. Ele tem algum problema mental, mas isso não impede ele de vender. Logo, não impede o cartel de cobrar dinheiro dele.

Com relação a essa taxa que a organização cobraria de quem trabalha no trem, a maioria dos vendedores com quem conversei negou pagar qualquer quantia. No entanto, a Gleicimara, citada no capítulo anterior, que é uma vendedora que atua há muitos anos no Trensurb, relatou que chegaram a tentar cobrar uma taxa dela, no valor de 40 reais em troca de “proteção”, mas que não aceitou pagar e não sofreu nenhum tipo de represália. Ela destacou que “eles perseguem mais mendigos e drogados porque mendigos e drogados atrapalham, batem carteiras, os próprios usuários do trem não gostam deles”.

Segundo pontuou o segurança, os conflitos que mais acontecem naquele espaço envolvem divergência entre os próprios pedintes, vendedores e artistas:

Então tem alguns tipos de brigas. O que mesmo dá é usuário se irritando com vendedor, normalmente o vendedor não vai entrar em confronto com o usuário. Eles entram mais em confronto entre si mesmo, é o que mais acontece, seja porque eles não fazem parte da máfia, seja porque um está invadindo a área do outro, são as duas coisas que mais acontece.

Durante as idas ao Trensurb, vi muitos vendedores interagindo harmoniosamente. A Aline, por exemplo, quando não estava vendendo doces, estava conversando com alguém, como o Daniel, o Cavaleiro da Pomada, o Vendedor de Paçocas, a Uruguaia ou a Beatriz. O vendedor de carteiras também seguidamente estava acompanhado de outros vendedores, como O vendedor de fones de ouvidos, A mulher com o gurizinho e A vendedora da plataforma da rodoviária. Muitas entrevistas que consegui para este trabalho foram com vendedores que me foram apresentados por outros vendedores. É fácil identificar, pelas falas e posturas de vendedores, artistas e pedintes, que existe uma organização paralela atuando no trem, embora para mim também tenha sido difícil identificar quem faz e quem não faz parte do grupo. No entanto, dá para fazer algumas suposições: O vendedor de carteiras, por exemplo, é o único que vende carteiras (um produto que vende muito naquele espaço) e me pareceu exercer, como já relatei no capítulo anterior, uma espécie de liderança entre alguns vendedores. A vendedora da plataforma da rodoviária me pareceu ter agido como “mula” no episódio do Tadeu Salgado (talvez não existam as mulas e os vendedores, como descreveu o agente metroviário no capítulo anterior, mas determinadas pessoas que atuam ora como “mulas”, ora como vendedores). O Daniel relatou-me já ter espancado pedintes e “vendedor caga regra”. Enfim, a existência da organização se revelava cada vez que os vendedores contavam que “os guris” correram alguém daquele espaço, ainda que evitassem falar abertamente dela, tampouco se a integravam ou não.

Os artistas, porém, mencionaram o assunto sem grandes temores, inclusive usando, assim como o agente metroviário, termos bastante pejorativos como “máfia” e “facção”. O rapaz do violino, por exemplo, relatou como fez para se enturmar com os vendedores e como os vendedores o ajudaram a contornar uma disputa com os rappers do Rima na Estação.

E os vendedores, existe uma máfia também, então quando você chega no local, você precisa se enturmar, conhecer quem são e ter humildade, respeito com as pessoas que chegaram antes, porque quem veio antes, digamos assim, tem um certo privilégio de fazer primeiro determinada região do trem. Outras são livres para fazer, mas eu fui bem aceito sempre porque eles me viram de uma forma legal. Não é que era uma concorrência, mas eles entendiam que eu estava ali para trabalhar também. E o cara que está para trabalhar é bem-visto. Eles não gostam muito de pedinte porque estraga

um pouco o clima do vagão, digamos assim. Já tive rivalidade com... foi a única vez que eu tive, com o próprio artista, que foi com o pessoal da rima, porque eles, como eu disse, eles queriam o trecho para eles, então eles meio que achavam que aquilo ali é deles. Então existe essa rivalidade. Foi a primeira vez que eu presenciei com os próprios músicos, porque normalmente isso não acontece, porque existe uma coisa chamada inveja, então eu sempre me saí bem e fica complicado para eles. Então eu contornei isso, trabalhando em horas diferentes. E daí o pessoal que vende entreviu na situação e tal. E acabou cada um se respeitando.

O Lulu Ribeiro, ao contrário do rapaz do violino, nunca teve atrito com outros artistas, mas revelou já ter brigado com os vendedores que tentam ditar as regras:

Com os vendedores eu já tive alguns problemas de brigas com a galera que meio que se acha dona do lugar, querem ditar as regras para os outros, aí eu já tive já alguns conflitos com essa galera (...) É aquele pensamento de gangues, de facção, que eu acho que em tudo que é lugar assim meio descentralizado acaba se criando. Chega um que outro que se acha o bambam da coisa. Então e aí meio que governa o lugar por meio da intimidação dos outros. E o resto da galera acaba acatando as normas porque tem medo de represarias. Então com essa galera eu já tive problemas, é um que outro que quer ditar as regras e a grande maioria segue para não se incomodar.

Em uma das vezes que conversei com o Daniel na Estação Mercado, apareceu uma mulher oferecendo rifa e ele a alertou sobre o código para quem atuava no trem. “Pode trabalhar, mas não pode passar a vez de ninguém, tem que esperar quem tá no trem oferecendo o seu produto falar e passar por todo o vagão, aí depois tu passa. Segue isso, se não dá problema”.

Essa regra de não passar a vez de outro vendedor no vagão é umas das mais importantes e em muitos momentos presenciei pequenos desentendimentos entre os vendedores e entre vendedores e pedintes, embora sem agressão, por causa do seu descumprimento. Outra regra importante é não ocupar pontos na plataforma que já estejam ocupados por outros vendedores. A confeitadeira, também citada capítulo anterior, relatou ter recebido intimidações por estar pedindo doações para vaquinha nas plataformas do Trensurb:

E o problema que tem ali é das outras próprias pessoas que vendem no trem, porque, ao que eu vejo, é uma grande máfia que tem ali. Porque são pessoas que, na grande maioria que podem trabalhar, que podem pegar um serviço de carteira assinada em algum lugar e estão ali tirando o lugar de quem realmente precisa. Ameaçam, correm as pessoas dali. Então cada estação na verdade é uma pessoa que praticamente é proprietária daquilo ali. Então eles não deixam outras pessoas de fora trabalhar. E no meu caso, como eu não estava vendendo algo, estava pedindo uma contribuição. Aí foi pior ainda, porque eles viam como se tivesse... Eles estavam vendendo algo e não estavam conseguindo vender, eu estava pedindo uma doação e estava recebendo a doação. Então eu chegava em uma estação, eles me tiravam dali, diziam para mim que não podia, que outras pessoas iam vir me tirar dali. No caso, não pessoas da estação, mas deles próprios que vendiam no trem. Ah, aqui nessa estação, aqui até é tranquilo, tu podes ficar mais um pouco, mas daqui a pouco vai chegar fulano, que é lá da outra estação e vai te correr daqui. (...) o rapaz que falou comigo, que me disse essas coisas

ele estava vendendo balinha, sabe essas balinhas tipo menta assim e mais algumas coisas que ele tinha dentro de uma caixa assim e outra menina que estava vendendo trufa, daí ela disse que aquela estação ali era dela, se eu não me engano era a estação Canoas. (...). Tu vês que eles não são nem gaúchos, vem de outros estados, então eles estão todos juntos. Eles trabalham, não sei, acho que para a mesma pessoa.

Os “turistas” eram considerados um problema para os camelôs que atuavam nos trens da Central do Brasil, citados por Lenin Pires (2011), justamente por não compreenderem a ética do lugar, e por isso acabavam se envolvendo em confusões. O termo “turista” também não é utilizado no Trensurb, mas tanto a mulher que estava oferecendo rifa como a confeitadeira podem ser consideradas como turistas no Trensurb, porque não trabalham ali, estiveram ali ocasionalmente para pedir contribuições dos passageiros, mas sem a pretensão de garantir o sustento de si e dos seus por meio da prática constante da mendicância. Sofreram advertências e assédios por não dominarem os códigos de conduta preestabelecidos e por não estarem enturmadas com aqueles que atuam no trem cotidianamente.

A confeitadeira, em seu depoimento, também chama atenção para um aspecto muito importante no quadro atual das práticas de mendicância e comércio ilegal no Trensurb. Ela estava pedindo e não vendendo qualquer coisa que fosse, e a presença de pedintes no trem, segundo as minhas observações, desagradava muito os vendedores e artistas que atuam no transporte público. Essa organização paralela dos vendedores que se estabeleceu no Trensurb no período da pandemia persegue pedintes, que são na maioria (embora não fosse o caso da confeitadeira e nem da vendedora de rifa) moradores de rua e/ou usuários de drogas. Suponho que essa organização passou a atuar de forma mais enfática nos anos de 2021 e 2022, porque em 2019 e 2020 ainda encontrei muitos pedintes no trem. Nos anos de 2021 e 2022 eles se tornaram raros, acuados e assustados, reduzidos a moradores de rua e a pedintes ocasionais, como é o caso da confeitadeira, enquanto pareceu expandir-se significativamente o número de vendedores e vendedores pedintes naquele espaço.

Todos os artistas e vendedores, mesmo que não estejam envolvidos com a tal organização que atua no Trensurb, concordam em um ponto: a necessidade de varrer os pedintes daquele local. O Daniel, por exemplo, pontua que o grande problema para quem trabalha ilegalmente no trem são os pedintes e não os seguranças:

Os seguranças entendem que a gente está trabalhando, o problema é drogado, é mendigo. Eu tenho um irmão que é mendigo. É mendigo porquê? Porque não quer trabalhar, porque quer ficar na droga. Aqui no trem, os passageiros não gostam de drogado e mendigo, eles atrapalham o trabalho da gente. Eu já saí na porrada com vários.

O Cavalheiro da Pomada acredita que os pedintes ganham mais que os vendedores:

Os pedintes ganham muito mais que a gente. Às vezes, agora faz tempo que não acontece, os passageiros denunciam os pedintes e os seguranças da Trensurb vem tirar eles e junto acabam tirando a gente que está trabalhando. Só que eles não perdem nada, porque eles não têm nada para perder e gente eles recolhem a nossa mercadoria e nós ficamos no prejuízo.

A Aline, que também acredita que o faturamento dos pedintes é maior que o dos vendedores, considera que a presença dos pedintes no Trensurb é desnecessária:

Eu acho que eles são totalmente desnecessários porquê do mesmo jeito que a gente está aqui pegando uma caixinha de bala para vender, eles também poderiam. Porque a gente se mata aqui o dia todo as vezes para ir para casa com 50 reais e os pedintes só passam e vão embora com 200 reais. (...) Que nem tem uma moça lá no mercado que ela vem com o nenê dela para pedir sabe, ela não vende nada e ela vai para casa com 300 e poucos reais no bolso. Ela vem só nos dias que é dia de pagamento, daí ela vem com o filho dela, ele tem uma deficiência, daí ela usa ele como uma forma de ganhar dinheiro porque ela pede, ela não vende absolutamente nada.

Para O rapaz do violino, “os artistas são vistos muitas vezes como pedintes ou como batedores de carteira”. Isso desagrade o músico, que considera que os pedintes que atuam no trem são indivíduos que não respeitam “as leis do Trensurb”.

“[...]”, mas existe todo tipo de atrito como em qualquer outro lugar, porque é um lugar público, mas as pessoas se organizam, sabe? Tanto seguranças, quanto os artistas, quanto os vendedores. Quem não tem muitas leis são os pedintes, porque eles atravessam muito alguns vendedores assim. Então, vão ter problemas e a gente precisa saber administrar tudo isso. É um lugar público.

A rejeição à presença dos pedintes no Trensurb aparece nos depoimentos de vendedores e artistas, que não escondem que acontecem intimidações e agressões para evitar que os pedintes atuem no meio de transporte. O pedinte Adriano, citado no capítulo anterior, contou que estava sendo ameaçado:

- Mas os guris estão me correndo, que se não eles vão me bater. E eu vou parar de pedir porque é melhor um cagão inteiro do que um machão todo quebrado no hospital!
- Que guris?, perguntei a ele.
- Os caras que vende fonezinho de ouvido.

Pelas falas dos usuários apresentadas no capítulo anterior, foi possível perceber que muitos consideram vendedores de balas e doces de menor valor como pedintes, aqueles que

estou denominando neste trabalho de vendedores pedintes. Contudo, para vendedores e artistas que atuam no Trensurb, vender, seja o que for, é diferente de pedir, e define naquele meio de transporte a distância entre o trabalhador e o vagabundo.

Ainda assim, percebe-se conversando com os vendedores que a condição de trabalhador é estabelecida por uma linha muito tênue, cujo fio, muitas vezes, é uma única balinha de goma oferecida em uma caixinha em troca de qualquer valor. Sobre os usuários de drogas e/ou moradores de rua (a quem os vendedores demonstram ojeriza), eu comentei com A vendedora da plataforma da rodoviária que havia tentado conversar com um homem que estava vendendo um único pacote de bala de goma também na plataforma da rodoviária, mas no horário da noite, e que aparentava ser usuário de drogas, parecendo estar sob o efeito de alguma substância, mas que não consegui porque, quando aproximei o celular dele, ele começou a falar uma série de palavras sem sentido e eu desisti da entrevista. Então ela perguntou se ele estava oferecendo balas e eu respondi que sim. A mulher, então, disse com alguma condescendência: “Mas então ele era vendedor, não era pedinte”.

À medida que a organização dos vendedores foi se estabelecendo no Trensurb, especialmente a partir de 2021, foram desaparecendo do trem os pedintes que não estivessem na condição de morador de rua e/ou usuário de drogas, como é o caso da moça do cartaz e da mulher que falava “Quem fala a verdade não merece castigo”, que encontrei em viagens realizadas nos anos de 2020 e início de 2021. Em 2022, os pedintes que encontrei eram eventuais, a exemplo da confeitadeira, ou eram moradores de rua e/ou usuários de drogas. Esses últimos, indivíduos que, em sua maioria, não conseguem se organizar para vender um produto no trem e que entram lá apenas para pedir, sendo discriminados por alguns usuários do trem, pelos seguranças da Trensurb que seguidamente os agredem e os expulsam de lá, e pelos vendedores e artistas, pois, embora nem todos pratiquem violência, todos parecem concordar com a expulsão dos pedintes do meio de transporte.

Segundo Ferreira (2007), pessoas em situação de rua participam de um processo social em que as escalas de valores se complementam e sua existência se faz necessária enquanto representação negativa do que se imagina ideal a alcançar. A convivência diária com aquilo que é aversivo e diferente exemplifica as escalas sociais. Nesse sentido, aos excluídos só resta uma função social: “a de ser exemplo aterrorizante”. Isso cria uma relação cheia de paradoxo no espaço público, que vai causar distúrbios nas relações comunicacionais. Na configuração mais recente das práticas de mendicância no Trensurb, entre os pedintes predominam os moradores de rua. Eles são exemplos do que os vendedores, vendedores pedintes e artistas do trem não

querem ser. Talvez por isso procurem se distanciar a todo tempo dessa imagem, reforçando a todo momento, e especialmente nas abordagens aos usuários, a condição de trabalhador e/ou artista.

Ostrower (2007), ao tratar das estratégias e das emoções dos vendedores ambulantes que atuam nos ônibus da cidade Rio de Janeiro, relata postura semelhante:

Em suas falas, os vendedores ao mesmo tempo em que se afirmam, procuram muito se diferenciar dos que acreditam não serem trabalhadores, como pedintes, ladrões e malandros. Esta oposição procura ser enfatizada para demarcar alguns valores do trabalhador, como a “disposição” em contraposição à “preguiça”, a “coragem” versus a “vergonha”, o “trabalho” ao invés do “roubo”. Neste contexto, trabalhador é aquele que “rala”, que “sofre”, que “batalha” e, ao contrário, aquele que se acomoda e quer levar a vida fácil, só pedindo ou roubando (...).

Paradoxalmente, o estigma dos desviantes (vagamundos, oportunistas, pedintes) também paira sobre os vendedores e artistas que atuam no Trensurb. A confeitadeira, uma pedinte, ainda que ocasional, pensa que os vendedores estão ali tirando o lugar de quem precisa, que deveriam procurar um trabalho de carteira assinada e, aliando preconceito e bairrismo, que nem gaúchos eles são. Pedro, o usuário e morador de rua citado no capítulo anterior, acha errado pedir ou vender no Trensurb. Uma das funcionárias terceirizadas da Trensurb também é contra a presença dos pedintes no trem: para ela não há muita distinção entre pedinte ou vendedor. Aqui, menciono apenas pessoas em condição social de certa forma semelhante à dos vendedores. Além desses, muitos usuários do trem, que também não se distanciam tanto assim das condições sociais dos vendedores, os veem com preconceito, como indivíduos que poderiam e deveriam procurar outras formas de sobreviver.

Para Lenin Pires (2011), os vendedores do trem, além de serem considerados “desviantes, divergentes, problemáticos ou ilegais”, passariam, de acordo com alguns, a serem vistos como criminosos. Em alguns momentos, por exemplo, da fala do agente metroviário citada acima, ele refere-se aos vendedores como bandidos. Os vendedores, e no caso do Trensurb também os artistas, em contraposição, procuram opor-se a essa identidade, utilizando-se da clássica representação do trabalhador, muito embora reconheçam que há entre eles pessoas que se excedem nas estratégias de comunicação para vender algo aos usuários, como é o caso da Lactose e do idoso vendedor de paçocas, que foram, mais recentemente, segundo relatos, punidos pelos “guris”.

Nos trens, assim como em outros contextos da vida brasileira, reflete Lenin Pires (2011), os vendedores perseguem a condição de trabalhador. Desejam, portanto, serem tratados com o respeito devido a essa condição. Todavia, tal tratamento nem sempre é concedido de forma

universal e duradoura. O autor, na citada pesquisa, chama a atenção para uma característica que se expressa entre os vendedores do trem: “a percepção da ideia de igualdade associada ao alcance de semelhança substantiva entre atores de origens sociais distintas, derivando em complementaridade” (p.144). O que se manifestava por meio de demonstrações de preferência, em que os vendedores pareciam se sentir mais próximos daqueles que, teoricamente, estavam acima. No Trensurb, os vendedores e os artistas mantêm mais proximidade com os seguranças, empregados concursados ou terceirizados do trem, do que com os pedintes que estão em situação semelhante.

A aversão aos outros, aos fracos e oprimidos, é a forma encontrada para afastar da consciência a própria fragilidade, destaca Souza (2018). Os vendedores se percebem como moralmente superiores aos pedintes, com os quais não gostariam de dividir espaço no Trensurb, tanto por questões financeiras e de competição, como também por que não gostam de serem confundidos com eles e receberem o mesmo tratamento discriminatório que eles recebem. Como a base dessa crença é frágil, pela proximidade social objetiva dos grupos, ela precisa ser frisada para todos (destacando a condição de trabalhador), especialmente para os passageiros do trem, dos quais esperam aprovação.

Para determinados indivíduos ou grupos, reflete Ferreira (2007), a manutenção da autoestima pessoal envolve suprimir da consciência a existência dos inúmeros companheiros de miséria e tão somente defender-se do próximo, com medo de vir a descobrir nele a imagem do próprio desespero. Tal postura tende a disseminar na sociedade a cultura do isolamento e da falta de participação coletiva. Conforme Caiafa (2002, p.76), a situação em que segmentos espoliados confrontam-se e se destroem é uma figura da produção de desigualdade e exclusão. O caso em que o oprimido se torna um opressor contra o sujeito tão ou mais pobre que ele constitui mais um transmissor de alienação que vem juntar-se a outros para a submissão do conjunto da sociedade à estrutura do capital. “A produção de uma miséria subjetiva é parte do processo de dominação”.

Contudo, as associações por identificações e por proximidades de objetivos permanecem de algum modo. Um exemplo disso é o estabelecimento dessa organização paralela, que tenta regular as atividades ilegais dentro do Trensurb, ao mesmo tempo em que tenta banir daquele espaço a mendicância. Para Raposo (2015), que estuda os vendedores que atuam nos sinais de Brasília, a “gestão do ilegalismo urbano” envolve agenciamentos políticos que são feitos nas fronteiras do legal e do ilegal, e mercados de proteção e extorsão são mais ou menos ferozes e violentos, conforme o grau de incriminação dessas atividades. Nesse

sentido, como pedir e vender no Trensurb é ilegal, mas não é crime, acarretando no máximo a perda do produto, no caso de o vendedor ser pego pelos seguranças ou ser conduzido para fora no caso dos pedintes, a organização paralela que lá se estabeleceu parece atuar mais no sentido de definir uma regulamentação do espaço para as vendas informais, estabelecer metas, cobrar algum tipo de propina, restringindo as ações violentas, as ameaças e agressões aos pedintes e a algum vendedor que descumpra algumas das “leis”. Segundo o citado agente metroviário, a segurança não tem muito o que fazer em relação às práticas de comércio ilegal dentro do trem:

Mesmo que seja um grupo, uma gangue só, tem alguns que se organizam mais que outros. Então quando produto é grande ou vende muito, aí até vai alguém junto. Tá tipo assim, fone de ouvido vende pra caramba, vende que nem água aquele negócio. Aí a galera vai com a mula junto com uma mochila carregada de fone. (...) Agora se o cara não vende tanto assim, às vezes ele vende alguma coisa com uma boa margem de lucro, mas não vale a pena o cara carregar uma mochila daquilo e acabar perdendo mochila inteira, aí ele vai lá embaixo, na catraca, vem alguém lá do centro entrega uma sacola cheia de coisa pra ele. A gente fica só assistindo aquilo, porque não tem muito que a gente fazer, entende? E aí ele volta lá para o trem e continua vendendo.

Ainda de acordo com o agente metroviário, a referida organização se desenvolveu como uma nova célula de uma organização que já atuava nos trens de São Paulo, e a Trensurb tem conhecimento de quem são as suas lideranças:

Hoje em dia ele não vende mais, o líder. Ele estava sempre presente antes, mas hoje em dia ele quase não aparece lá para vender. Ele tem alguns outros caras que ajudam a controlar o sistema ali, o pessoal da segurança. (...) A parte da liderança e tal, a Trensurb, como empresa, conhece, sabe quem é, já tem cadastrado, já tem até contato com a Polícia e tal.

Segundo a agente metroviária com quem conversei, os empregados da Trensurb, especialmente os seguranças, possuem certo receio dessa organização:

“(...) é algo que acabou se tornando também perigoso, sabe, e aí até perigoso para os próprios seguranças (...). hoje a segurança realmente faz um serviço meio que vista grossa. Sabe que o cara é vendedor, mas deixa o cara passar, só aborda, mesmo quando não tem opção, aí tem que abordar o cara (...). (...) o sindicato defende que exista por exemplo um cadastro desses dessas pessoas que fazem esse tipo de comércio (...). existem os meninos que fazem Rap dentro do trem, que haja um cadastro e talvez um vagão específico para que eles possam fazer a arte deles.”

No entanto, a agente pondera que é “um pessoal meio que não é muito do diálogo, eles querem pegar o dinheiro deles, fazer a arte deles, como eles dizem, ou vender o negócio deles (...)”. De fato, independente de fazer ou não parte da organização, os vendedores demonstraram

temer qualquer ação da Trensurb que possa limitar a atuação deles no trem, como ampliar a presença de seguranças dentro das composições ou mesmo efetuar algum tipo de cadastro dos vendedores e artistas. Segundo relatos de alguns vendedores, isso é o que teria ocorrido em São Paulo. Por conta do temor ao cadastro, eles chegaram a pensar que eu tivesse sido contratada pela Trensurb para realizá-lo, o que dificultaria o trabalho dos vendedores e artistas dentro do trem.

Outro aspecto da comunicação relacional envolvendo pedintes e vendedores do trem diz respeito às relações com os usuários, que vão além da tentativa de cativá-los para receber doações ou vender produtos. Segundo os meus interlocutores, embora conflitos entre usuários e pedintes ou entre usuários e vendedores sejam raros, ouvi relatos e presenciei cenas de assédio de passageiros do trem a mulheres que trabalham como vendedoras no Trensurb. A Aline e a Beatriz contaram que seguidamente são assediadas dentro do Trensurb, especialmente por homens mais velhos. Mas, conforme as jovens, as mais assediadas não eram elas, mas A vendedora da plataforma da rodoviária e a Uruguaia, importunadas por passageiros do sexo masculino praticamente todos os dias.

Em dezembro de 2022, acompanhei a ação de uma vendedora de trufas⁶⁸ que não foi citada no capítulo anterior. Era um jovem que calçava tênis preto, calça jeans, miniblusa verde, tinha o cabelo castanho claro, liso e comprido e olhos verdes, andava com uma espécie de mesa de carregar de plástico, em que dava para ver os kits com quatro trufas protegidos. A moça ofereceu as trufas no vagão (10 reais quatro trufas), não vi ninguém comprando, mas um homem mais velho (aparentando ter mais de 50 anos), vestindo uma camisa verde escura e uma bermuda bege, se aproximou para assediá-la, não comprou as trufas, começou a perguntar o nome da moça, se ela tinha namorado, ela se desvencilhou rapidamente e saiu do vagão, mas o homem chegou a caminhar atrás dela pela plataforma.

Além dos olhares enviesados e da discriminação comum às pessoas que atuam em ocupações marginais, as mulheres que atuam no trem precisam lidar com o assédio de homens que veem na mulher jovem e pobre um corpo sexualizado e de fácil acesso. E, na situação em que se encontram, pedintes e vendedoras no Trensurb, não lhes resta muito mais do que desenvolver a capacidade de se desvencilhar dos usuários inconvenientes.

4.2 Performers de sua própria tragédia

Explorando alguns aspectos da comunicação relacional de pedintes e vendedores, especialmente no que se refere às interações e conflitos, volto nesta parte do capítulo a tratar das estratégias de comunicação utilizadas para vender produtos ou receber doações dos passageiros. O Trensurb, o espaço específico do modal que se desloca sobre trilhos influencia nas ações de pedintes, vendedores e artistas. A mendicância no trem é diferente da mendicância nas ruas, como relatou o pedinte André: nas ruas as pessoas não param para ouvi-lo. Vender no trem é diferente de vender em outros locais, é preciso se deslocar ao mesmo tempo falar e tentar convencer o passageiro a comprar um dado produto. Os artistas, ouvidos para este trabalho, comentaram que desenvolveram apresentações musicais condicionadas e específicas para aquele espaço. O Trensurb é o grande aglutinador de pedintes, vendedores, artistas (diferentes, conflitantes, competidores), mas que encontraram na exploração das possibilidades comunicativas e comerciais, proibidas no Trensurb, um modo de sustento e sobrevivência.

De acordo com Goffman (2002), a interação, a representação e o desempenho estão diretamente relacionados com as atividades de indivíduos ou grupos de indivíduos visando influenciar os outros. Particular importância tem a ideia de desempenho, sobretudo porque esta se efetiva diante de uma plateia de observadores e coparticipantes. Em um contexto barulhento e de grande rotatividade e movimentação, como é o caso do Trensurb, vendedores, pedintes e artistas tentam ser ouvidos, apesar dos ruídos da máquina, das conversas paralelas, do desinteresse e do cansaço de muitos usuários. Por mais que busquem chamar a atenção, muitos passageiros não correspondem a esses estímulos, justamente porque vendedores e pedintes já estão incorporados na rotina do trem. Diante disso, precisam desenvolver estratégias para chamar a atenção da plateia, os usuários do trem. Tendo em vista que todo o passageiro é um eventual doador ou comprador, eles devem evitar a indiferença ao entrar em um vagão, as abordagens monótonas como a do jovem vendedor Paulo, a do Senhor de 64 anos e a do idoso vendendo linha e carretel, por exemplo, pelo que observei, tendem a passar despercebidas pelos passageiros.

No caso dos vendedores, como refere Raposo (2015), atender os usuários com simpatia e gentileza é um modo de construir respeito e confiança. Além disso, expressar-se bem, ser divertido quando convém, possuir carisma e admitir que está atrapalhando a viagem dos passageiros são formas para estabelecer boas relações ou tentar atenuar o desconforto entre os usuários do transporte público.

No entanto, ao longo deste trabalho, verifiquei que os conceitos de estratégia, desempenho ou mesmo de performance são importantes, porém relativos no caso do Trensurb. Conforme os depoimentos apresentados no capítulo anterior, dias da semana, do mês, as condições meteorológicas, a presença de concorrentes, o valor da passagem e até a sorte interfere na arrecadação dos pedintes e vendedores do trem. Além disso, existe o fator simpatia dos usuários com determinados grupos, em tese, com maior potencial de despertar solidariedade, como é o caso das crianças, mulheres e homens com crianças, mulheres e homens com filhos doentes, ou de agradecer, como é caso dos artistas.

Crianças, mulheres e homens acompanhados de crianças, mulheres e homens acompanhados de filhos doentes, em geral, não precisam de muitos recursos de retórica para conseguir que alguém os ajude ou compre algum produto, só a imagem desses indivíduos no vagão pedindo apoio ou vendendo algum produto já desperta a pena dos passageiros que se dispõem a ajudar. Outros grupos, porém, precisam desenvolver mais recursos de apelo para que tenham sucesso em suas práticas no Trensurb.

Duarte (2020) pontua que, em comunicação, a ideia básica de estratégia envolve um caminho para alcançar determinado objetivo. No trem, todos, de algum modo, traçam o caminho a partir dos recursos de que dispõem. As crianças que encontrei simplesmente circularam pela composição e ofereceram as balinhas, mas elas sabiam que, se não circulassem oferecendo o produto, dificilmente alguém iria ajudá-las. As mulheres e homens com filhos pequenos eventualmente levavam as crianças (ainda que a contragosto), porque sabem que influencia na arrecadação. Os desacompanhados de crianças (ou mesmo acompanhados, a exemplo da mulher com o gurizinho, quando em um vagão onde já haviam passado outros pedintes, vendedores e artistas) precisaram de uma abordagem mais elaborada, com mais requintes de apelação.

Ao estudar os vendedores que atuam nos trens de São Paulo, Requena (2009) afirma que suas ações se encaixam no gênero publicitário, pois têm por finalidade divulgar e propagar uma ideia, com o principal objetivo de vender um produto. Seguem, para tanto, uma rotina de comportamentos estereotipados que se estabilizam pouco a pouco, mas que continuam sujeitos a uma variação contínua. “O lugar de circulação desses discursos é o trem e sua divulgação é feita instantaneamente, no mesmo momento em que são enunciados” (REQUENA, 2009, p.44).

No Trensurb, percebi que os vendedores mantêm uma base de discurso mais ou menos semelhante, mas que eventualmente sofre algumas alterações. O Daniel contou que possui três formas de abordagem que ele altera dependendo das circunstâncias do “mercado”. O Cavalheiro

da Pomada nunca deixou de oferecer a sua pomada massagedora, mas em alguns dias forneceu mais explicações e pareceu mais animado. Isso vale para O vendedor de carteiras e outros vendedores que acompanhei ao longo da pesquisa.

Segundo a referida autora, alguns vendedores utilizam-se do discurso slogan, em que ocorre o apagamento do sujeito, uma vez que esse o enuncia da forma mais objetiva possível, deslocando ou afastando a ideia de discurso proferido dentro do trem. É como se a fala não pertencesse àquele ambiente e fosse retirada da publicidade veiculada por outras mídias: televisão, revista ou *outdoors*. O fato de o enunciador não estar marcado explicitamente produz um efeito de sentido de neutralidade e invisibilidade. O vendedor se apresenta como um figurante, o objetivo é anunciar e vender o produto: constrói-se, então, um discurso que visa ampliar as qualidades do produto atribuindo valores que são compartilhados com a plateia.

“Nos discursos-slogans, o ethos que emerge é de um sujeito ágil, discreto, invisível, pois o enunciador tenta se apagar na enunciação dando espaço para o produto. [...] Assim, esses discursos demonstram um caráter – *corresponde a um conjunto de características psicológicas* do enunciador e implica *uma maneira de se movimentar no espaço social, uma disciplina tácita do corpo apreendida mediante um comportamento global* (MAINGUENEAU, 2006, p. 27 apud REQUENA, 2009, p. 58).

No Trensurb, todos os vendedores de fones de ouvido que encontrei, alguns vendedores de pomada massagedora, como é caso do Cavalheiro da Pomada, entre outros, utilizam-se do discurso slogan, em que o foco da fala está na divulgação do produto e o vendedor nem sequer apresenta-se aos passageiros. Porém, outros vendedores, como é o caso do vendedor das carteiras e do rapaz do Vip, ainda que a abordagem também esteja focada na venda de um produto, possuem discurso próximo ao que Requena (2009) classifica como discurso argumentativo, marcado pela presença do *eu*, delimitando fortemente a oposição entre fora e dentro do trem, salientando informações, como “promoção aqui no vagão”, “hoje vendedor está trazendo esse produto”, etc.

Freire (2020), ao tratar da publicidade informal utilizada pelos vendedores ambulantes em ônibus de Salvador-BA, destaca que os discursos da publicidade informal, que não se encontram em revistas, jornais, panfletos ou *outdoors* – apresentam a finalidade de divulgar, propagar ideias e, principalmente, vender. Apesar de os “comerciais” parecerem improvisados, Ostrower (2007) frisa que eles possuem certa regularidade e são previamente esquematizados e estudados, ou seja, demandam uma construção estratégica por parte do vendedor. Na etnografia feita por Lenin Pires (2011), divulgar os produtos, chamar a atenção do público e

convencê-lo demonstrava conhecimento acerca do espaço dos trens, da conduta dos passageiros e da capacidade de manipular valores. “Toda a atuação dos vendedores passa por um trabalho de convencimento e sensibilização que percorre seu discurso e suas variadas maneiras de anunciar sua mercadoria e abordar os futuros compradores” (Ostrower, 2007, p.69).

Dentre os vendedores ambulantes do Trensurb, alguns usando um discurso mais impessoal e outros mais argumentativo, estão os vendedores de pomada massagedora, os vendedores de fones de ouvido, carregadores, suporte para celular, enfim, os vendedores de produtos mais caros, cujo foco da comunicação é o produto, e o vendedor, no espaço do vagão, dificilmente implora para que os passageiros comprem para ajudá-lo. Até porque, como vimos nas falas dos usuários, a maioria, quando ajuda o faz com valores pequenos, sendo 5 reais considerado um valor elevado. São esses vendedores que se aproximam dos ambulantes que atuam em outros espaços da cidade e só conseguem vender se ressaltarem a qualidade e/ou o valor do produto.

Entretanto, pelo que verifiquei durante esta pesquisa, a maior parte dos vendedores que atuam no Trensurb se comporta como vendedores pedintes: muitos vendedores de doces, a maioria dos idosos, as crianças, os doentes ou pessoas com deficiências, as mulheres e homens com crianças, as mulheres e homens com filhos doentes. Pegando o exemplo da Dona Dalva, uma senhora idosa, ela não oferece nada, apenas passa pelo trem com seus doces, ela também não pede ajuda, mas a sua imagem, o seu corpo idoso e frágil, pedem ajuda e as pessoas se compadecem e lhe entregam algum valor. Isso vale para as crianças, que circulam oferecendo balinhas e os passageiros ajudam por serem crianças. À medida que crescem, já não recebem tantas doações; na última vez que vi o Kelvin, como relatei, ele estava maior, com feições de adolescente, e vendeu bem menos balas. Enfim, no caso dos vendedores pedintes, a estratégia de comunicação, em imagem e/ou em discurso, sempre argumentativo, não é o produto e sim a condição de necessidade do vendedor. Pedintes e vendedores pedintes, no Trensurb, performam em torno da própria tragédia, sendo o produto, no caso do vendedor pedinte, apenas o acessório cênico mobilizado na representação para si e para os outros do “personagem” do vendedor.

Para Ostrower (2007), ao identificar-se pelo nome, o vendedor acaba cobrando de seus interlocutores reconhecimento e respeito pela figura que agora passa a estar restituída de significado social e moral. No Trensurb, os vendedores que mais se identificam por um nome são os vendedores pedintes, que costumam introduzir a fala se apresentando e seguem explicando os motivos de estarem a trabalhar no trem: ajudar a família nas dificuldades que eles enfrentam, como disse a Beatriz, comprar um presente para o filho, como disse o André

em sua abordagem próxima do Natal; não estar aposentado e ter muitos problemas de saúde, como disse o Clóvis; sustentar a família e os filhos, como disseram a Aline e a Gleicimara.

Outro fator importante, pontua Ostrower (2007), levado em consideração pela maioria dos vendedores é a vestimenta, a qual carrega valores de honestidade e dignidade, uma vez que agrega legitimidade ao trabalho e os diferencia dos chamados malandros e pedintes. Logo, vestir-se conforme o padrão, ser gentil e ter um bom comercial são alguns requisitos que facilitam as vendas, a entrada no trem e a aceitação dos passageiros. No Trensurb, a preocupação com a aparência não aparece de forma tão explícita entre os vendedores e vendedores pedintes. A Lactose e O rapaz do Vip foram os únicos que se apresentaram muito bem-vestidos, para além dos padrões de vestuário até dos passageiros comuns do trem. O André vendia doces usando um terno surrado, que chamava a atenção, mas segundo ele, por motivos religiosos. Os demais vendedores e vendedores pedintes que encontrei se vestem de maneira simples, de modo a não chamar muito a atenção e não se distinguir muito dos passageiros comuns. Contudo, a diferença entre vendedor e pedinte é bem-marcada pela diferença limpo e sujo. A maioria dos pedintes que encontrei estavam sujos ou com uma roupa que, de algum modo, revelava a condição de morador de ruas e/ou de usuário de drogas, por destoar bastante dos padrões de vestimenta e asseio dos demais usuários do trem.

Os pedintes, especialmente os moradores de rua, também, ao seu modo, construíram uma estratégia para sua ação no Trensurb, alguns carregavam placas e cartazes, o que somado à aparência intensifica a condição de necessitado e reforça o pedido de doações, como O rapaz de olho azul e O pedinte do copinho. Os discursos dos moradores de rua e/ou usuários de drogas enfatizam mais a questão da fome, da privação de alimentos, enquanto os vendedores pedintes tendem a destacar a necessidade de ajudar a família. As imagens dos moradores de ruas e/ou dos usuários de drogas são muito marcantes, dialogam com os passageiros para além das palavras proferidas, e mobilizam ajuda ao mesmo tempo em que ativam preconceitos e aversões. Quando a usuária Joseane, citada no capítulo anterior fala: “quando tu vê a condição da pessoa, quando desconfia que é usuário de drogas”, ela está se referindo a esses indivíduos.

Ferreira (2007) alerta para “a homogeneização da população de rua, que coloca em um mesmo patamar aqueles que têm distúrbios mentais, envolvimento com drogas, com outros que estão aptos a se comunicarem” (p.59). Neste trabalho refiro-me aos moradores de rua e usuários de drogas como um grupo, tendo clareza de que nem todos os moradores de rua são usuários de drogas e nem todos os usuários de drogas são moradores de rua. No entanto, e para além do fato de os próprios usuários, vendedores e empregados do trem associarem moradores de rua a

usuários de drogas, todos os pedintes moradores de rua com quem conversei no trem, no ano de 2022, admitiram, de fato, serem também usuários de drogas. Entretanto, nem todos os usuários de drogas que encontrei pedindo no trem eram moradores de rua, como é o caso da mulher com câncer e do rapaz de olho azul; é possível haver por lá pedintes e vendedores moradores de rua que não sejam dependentes químicos, mesmo que eu não os tenha encontrado. Independentemente disso, todos os moradores de rua e/ou usuários de drogas que atuam no trem demonstram-se aptos à comunicação e à interação com o público, com capacidade para propagandear a própria tragédia, características necessárias para conseguir algum tipo de ajuda.

Para Caiafa (2013, p.154), toda propaganda tem como intento produzir efeitos nos destinatários da mensagem. “Para a propaganda, pouco importa a verdade do que afirma – embora necessite de algum grau de semelhança – ela se preocupa em construir a credibilidade de suas afirmações, convencendo, persuadindo que de fato é assim”. A ideia de que os argumentos se apoiam em base mínima de realidade é interessante para se pensar as estratégias de pedintes e vendedores do Trensurb. O vendedor de trufas que disse que as trufas eram feitas pela mãe dele, o Daniel que disse que as balas de gengibre eram boas para imunidade do corpo ou o vendedor de paçocas que diz que tem todos os problemas de saúde. Por mais que estivessem exagerando, aumentando ou mesmo inventando parte do enredo, a paçoca, as trufas, as balas de gengibre, os produtos eram reais; o resto são os floreios utilizados para vender algo, presentes talvez de forma não tão escrachada, em diversas propagandas pelas mídias afora. Mesmo no caso dos pedintes que dizem que estão passando fome, pode ser que nem todos estejam, pode ser que alguns deem outras finalidades ao montante arrecadado que não envolva necessariamente a compra de comida, mas ainda assim trata-se de pessoas, na maioria utilizando-se de todos os recursos de representação e de criação que lhes são disponíveis para garantir o mínimo, como alimentação e sustento da família.

Um das auxiliares de limpeza do Trensurb contou que ouviu um vendedor do trem dizer que comprou um carro com o dinheiro que ganha trabalhando no Trensurb. Pode ser que isso de fato tenha ocorrido, mas são casos raros, envolvendo vendedores específicos que conseguem ganhar muito dinheiro vendendo no trem. Conforme já enfatizado, muitos fatores influenciam na arrecadação de pedintes e vendedores, cabendo destacar cinco, todos de algum modo excludentes, que estabelecem uma espécie de pirâmide social, ainda que difusa, entre os vendedores, pedintes e artistas que encontrei naquele espaço durante a pesquisa; são eles: estratégia, organização, planejamento (três fatores que se inter-relacionam); aceitação e disposição (fatores excludentes para além do conceito de estratégia).

Embora tenha abordado amplamente o conceito de estratégia neste trabalho, mais relacionada ao repertório de ação a ser colocado em prática por pedintes, vendedores e artistas quando atuam nos vagões e plataformas do Trensurb, durante o trabalho de campo percebi que faltava deter-me em planejamento e organização, dimensões do conceito de estratégia com influência considerável na arrecadação dos pedintes e vendedores do trem. Para transformar mendicância e comércio ilegal em salário razoável, é necessário planejamento, organização e disposição (abordarei esse último fator mais adiante).

De acordo com Duarte (2020), uma das discussões mais instigante no âmbito da estratégia diz respeito a sua relação com o planejamento: “a melhor estratégia consiste em pensar sobre novas possibilidades a partir do ponto onde você está atualmente. O planejamento e a organização vêm em seguida” (MCKEOWN, 2013, p.30 apud DUARTE, 2020, p.29). Estratégia, assim, trata de onde estamos, aonde queremos chegar, como vamos para lá (o trajeto e os meios) e a gestão dos recursos necessários para consegui-lo.

Ao longo das viagens de trem e nas conversas com pedintes, vendedores e artistas, reparei que alguns grupos e pessoas têm mais dificuldade de organização e planejamento que outros. Como frisou o agente metroviário, “alguns ganham muito dinheiro e outros não”. O que não tem a ver só com a aparência de necessitado, com a história contata para vender ou para conseguir doações ou com o produto oferecido aos passageiros, mas com planejamento e organização para se sustentar por meio das práticas de comércio e da mendicância no Trensurb. Isso envolve, por exemplo, estabelecer metas de ganhos diários, horários de trabalho, escolher o produto mais rentável, escolher uma narrativa que concilie com sua aparência e que gere comoção no caso dos pedintes, montar uma apresentação que agrade aos passageiros no caso dos artistas. Enfim, essa capacidade de gerir com propriedade e dinamismo a sua própria atuação dentro daquele espaço me pareceu mais frágil entre aqueles que estão na ponta debaixo da hierarquia social: os pedintes (exceto os pedintes ocasionais) e alguns vendedores pedintes. Por outro lado, os vendedores de produtos mais caros (carteira, pomada massagedora, fone de ouvido, suporte para celular, entre outros) e os artistas, revelaram-se indivíduos mais focados na autogestão das suas ações no espaço dos trilhos.

Souza (2018) discorre sobre a desorganização da vida econômica e moral dos indivíduos espoliados. A ausência de um emprego regular acarreta a falta de uma renda segura no fim do mês, e todo um sistema de desorganização do tempo e da vida. Como as necessidades primárias não são do tipo que se possa adiar, os dias são vividos sem referência aos seguintes. “A prisão no ‘eterno hoje’ é a condição inexorável de uma classe de ‘estrangeiros’ obrigados a viver numa

ordem fundamentada no cálculo e na racionalidade do planejamento futuro” (SOUZA, 2018, p. 418).

Para o autor, mesmo que alguns membros das camadas mais espoliadas assumam um discurso que exalte o planejamento da vida, a prática cotidiana é totalmente diferente e revela dificuldades para planejar, ter disciplina e autocontrole.

“Apenas os sujeitos que tiveram uma socialização capaz de desenvolver neles uma identificação afetiva com o conhecimento, concentração para os estudos, disciplina, autocontrole e capacidade de pautar suas ações no presente a partir de um planejamento racional do futuro são capazes de incorporar conhecimento para se inserir no mundo do trabalho qualificado e ser úteis e produtivos à sociedade. O sujeito ‘digno’ é aquele que incorporou essas características que são fundamentais para a reprodução do sistema capitalista e que, por isso, passa a receber toda valorização e reconhecimento social. Os indivíduos que não se enquadram nesses princípios são desvalorizados perante os olhos de toda a sociedade, marginalizados e condenados a uma posição de cidadão de segunda classe, ‘ralé’, inúteis aos objetivos da sociedade” (SOUZA, 2018, p.288).

Todos os moradores de rua com quem conversei falaram que entram no trem para tirar o dinheiro das refeições e depois deixam o sistema metroviário. Diferente dos vendedores, a exemplo do Cavaleiro da Pomada, do Daniel, do vendedor de carteiras, que entram no trem todos os dias, em torno das 8 horas da manhã e ficam até as 19 horas, ou até mais tarde, e às vezes estão por lá também nos finais de semana, os moradores de rua, quando conseguem acesso ao trem, pedem o suficiente para o básico e vão embora, eles não possuem condições psicológicas e de saúde para se organizarem de modo a transformar as suas práticas no Trensurb em práticas que lhes garantam um valor para fazer poupança, alugar uma moradia e deixar as ruas. Os moradores de rua representam, obviamente, o extremo da situação. Mas a mulher que falava “Quem fala a verdade não merece castigo”, a família com o menino doente, a mulher “amamentando”, e na realidade a maioria dos pedintes e vendedores pedintes, encontram dificuldades para se planejar e se organizar. Na medida em que os indivíduos se distanciam dos pobres e miseráveis e se aproximam da classe média baixa, as práticas e os próprios depoimentos revelam mais consciência do que seja estratégia, maior organização e planejamento. Vendedores como a Aline, a Gleicimara, a Lactose, o Daniel, o Cavaleiro da Pomada, por uma postura pessoal de auto-organização e articulação e/ou pela experiência de atuar naquele espaço há bastante tempo, montaram todo modelo organização e intervenção que lhes garante uma renda que dificilmente ganhariam em um emprego formal. Os artistas, em especial, revelaram um entendimento muito sofisticado do trabalho no Trensurb e dos meios encontrados para fazê-lo rentável financeiramente.

Outro ponto importante, conforme já mencionei, é a disposição. Disposição aqui se refere tanto à saúde, a vigor físico, como à disponibilidade de tempo. Volto a citar a Dona Dalva, uma senhora idosa, que quando esteve no trem conseguiu muita ajuda; no entanto, ela própria revelou não conseguir ir todos os dias e não conseguir permanecer por muito tempo. Então, ainda que ela receba muita ajuda toda vez que vai ao Trensurb, falta-lhe disposição para garantir o recebimento de um valor elevado por meio da comercialização de doces no trem. Isso vale para outros idosos, para as crianças, para os pais e mães acompanhados de crianças pequenas, entre outros. Muitos pedintes e vendedores, ainda que se revelem planejados e organizados em suas práticas, não conseguem ficar no trem 8 horas ou mais, em dias de semana e finais de semana, para garantir um salário razoável. Em geral, percebi que quem consegue esse feito são os vendedores do sexo masculino, tais como o Daniel, o Cavalheiro da Pomada, o vendedor de carteiras, entre outros; homens aparentemente saudáveis, com vigor físico para o trabalho e disponibilidade de tempo para permanecer naquele espaço por muitas horas ao longo dos dias.

O último fator relaciona-se à aceitação, a como os passageiros percebem e reagem à presença de tais sujeitos no trem. Pelos depoimentos de alguns passageiros, incluindo um morador de rua e uma das auxiliares de limpeza da Trensurb, é possível perceber que alguns indivíduos são contrários à presença de pedintes e vendedores no trem, e que dificilmente irão comprar algo ou doar alguma moeda. O curioso é que muitas dessas pessoas, que se colocaram contra os pedintes e vendedores não estão em uma posição econômica muito diferente da deles. São pobres que, dependendo da ocupação e dos valores adquiridos, discordam dos métodos de sobrevivência de outros pobres. Isso tem a ver com a rejeição por proximidade, como já enfatizado no tópico anterior, quando tratei da aversão dos vendedores aos pedintes (evitar a identificação com pobre mais discriminado do que você, se autoidentificando com seguimentos que estão acima), mas também com realidades de vida distintas, mesmo em contextos sociais próximos.

No competitivo mundo capitalista, os pobres não são uma classe homogênea, são indivíduos lutando suas lutas, a partir de contextos individuais e coletivos (quando se auto reconhecem em algum coletivo), sobrevivendo por diversos meios e assumindo os valores e as comoções que lhes são convenientes. Por exemplo, Pedro, o idoso morador de rua citado no capítulo anterior, que criticou os vendedores e pedintes, especialmente as mulheres com crianças e disse que nunca pediu dinheiro a ninguém. Reparem que ele revelou também que é aposentado há muitos anos e que ao meio-dia recebe alimentação da prefeitura. Então, muito

provavelmente ele não pede porque nunca precisou pedir, já que consegue sanar suas necessidades de alimentação com o almoço doado pela prefeitura e com o dinheiro da aposentadoria, diferente de outros moradores de rua que encontrei pedindo no Trensurb, que são homens mais jovens, e que precisam entrar no trem para conseguir dinheiro para comprar comida; o que vale também para uma das auxiliares de limpeza que trabalha na Trensurb, que também é usuária do meio de transporte e que se mostrou bastante incomodada com os pedintes e vendedores do trem. Observem que ela frisa que ganha em torno de mil reais (menos que muitos pedintes e vendedores) em um emprego de carteira assinada, trabalhando 8 horas por dia. Para ela, os pedintes e vendedores são indivíduos que acharam um jeito fácil de ganhar dinheiro, diferente dela que passa o dia todo limpando plataformas, banheiro e estações, e ainda, eventualmente, sendo empurrada por eles dentro das composições. Ela não se comove porque tais sujeitos ativam o seu espírito indignado e competitivo mais do que o solidário e compassivo; isso de certa forma também aparece nas falas de alguns passageiros, como a empregada doméstica que relata acordar de madrugada para trabalhar em casa de família, enquanto está cheio de homens vendendo doces no trem. São pessoas que, a partir das suas realidades de vida e valores pessoais acreditam que pedintes e vendedores escolheram um caminho fácil para tentar sobreviver, enquanto deveriam estar se esforçando mais em outras ocupações.

Excluindo os passageiros que não aceitam a presença dos pedintes e vendedores no Trensurb, bem como os passageiros que aceitam todos, que mencionaram entender as dificuldades enfrentadas por tais indivíduos e que, se pudessem, ajudariam a todos, um número significativo revelou predileção por determinados grupos. Houve quem dissesse que só compra algo quando tem interesse pelo produto, ou que prefere ajudar sujeitos que dificilmente conseguiram sobreviver de outra forma, como os moradores de rua. Enfim, os repertórios de aceitação e de solidariedades se revelaram muito subjetivos e atrelados a valores e crenças pessoais. Contudo, em relação à capacidade de conquistar doações ou vender algum produto, alguns grupos, conforme já referido, se destacaram: as crianças, as mulheres e homens com crianças, as mulheres e homens com filhos doentes e os artistas. Não que as pessoas não ajudem outros grupos, como os idosos e os moradores de rua, mas esses quatro grupos foram os que mais apareceram nas falas dos passageiros e os que mais observei receberem doações ou venderem produtos no trem.

No entanto, as crianças têm uma estratégia de abordagem tímida: falam pouco e em tom de voz mais baixo, circulam rápido pelos vagões, às vezes passando despercebidas pelos

usuários, e têm disposição para trabalhar um turno por dia e/ou nos finais de semana, porque, segundo mencionaram, frequentam a escola; os pais acompanhados de crianças, no geral, têm uma fala comovente, uma estratégia de abordagem que gera solidariedade, mas teriam dificuldades para permanecer naquele espaço por muitas horas acompanhados dos filhos pequenos ou com problemas de saúde, e isso influencia na arrecadação dessas pessoas. Desse modo, pelo que observei ao longo do ano de 2022, os artistas que atuam no trem são disparadamente os que mais recebem doações dos passageiros.

Assim, os artistas, cuja presença diária é recente no Trensurb, possuem estratégia, planejamento, organização (como foi possível perceber em suas falas), disposição para uma rotina diária naquele espaço (são todos homens jovens e pressuponho saudáveis) e possuem muita aceitação por parte dos passageiros, bem maior do que os demais grupos descritos neste trabalho. Ressalto que a presença dos artistas naquele espaço é recente e crescente. Porém, questiono se essa grande aceitação permanecerá se se ampliar a competição entre esse grupo e houver um número grande de apresentações artísticas nos vagões a todo tempo.

No período desta pesquisa, durante as viagens de trem, vi artistas promoverem trocas interessantes, levando arte a pessoas que, na maior parte, não possuem muito acesso a esse tipo de expressividade. Eles promovem, no espaço dos trilhos, momentos de fruição estética, de encontro com o lado lúdico e catártico que só a arte pode provocar. O Sindicato dos Metroviários, conforme revelou a agente metroviária, tem como proposta a criação de um vagão específico para os artistas. Ou seja, existe até por parte dos funcionários da Trensurb, uma aceitação maior em relação aos artistas do que a outros grupos que atuam no Trensurb. No entanto, na realidade no Trensurb com a qual me deparei, eles estão no topo de uma cadeia de geração de renda e estratégia de comunicação e sobrevivência, em que a ponta de baixo são os pedintes, especialmente os usuários de drogas e/ou moradores de ruas.

Em vários momentos, durante a pesquisa, refleti sobre o lugar dos artistas no trem. O fato é que eles se veem como trabalhadores e, mais ainda, como artistas. Os usuários, de modo geral, simpatizam com a presença dos artistas e os reconhecem como tais, ainda que, eventualmente, admitam que lhes dão algum valor para ajudar. O outro ponto, com relação aos artistas que encontrei no trem, é que eles, ou alguns deles, a exemplo do rapaz do violino, introduzem a apropriação do espaço informal dos trilhos por indivíduos pertencentes à classe média baixa, com formação intelectual mais sólida (acesso à universidade, cursos na área de música) e que mostraram, durante as conversas comigo, estratégia, planejamento, articulação e uma compreensão complexa das suas práticas de trabalho e comunicação no Trensurb.

Por outro lado, não é que os moradores de ruas e os usuários de drogas não recebam ajuda. Pelo que observei, quando eles conseguem adentrar no sistema metroviário sempre encontram passageiros que lhes entregam algumas moedas. No entanto, a compaixão de alguns não exclui o incômodo com o cheiro e com as vestes, o preconceito e a discriminação contra pessoas que não exibem uma imagem socialmente aceita. Ferreira (2007) destaca que os sem-teto vivem como imagens cercadas de comunicações não desejadas e incomunicação, o que diminui a possibilidade de resgate da autonomia. “Amparado nesse mundo das imagens, fecha-se um círculo viciado de ações em que a pessoa em situação de rua é instrumentalizada, tratada apenas ao nível das aparências” (p. 40), pois vivem desse modo, intensamente como imagem e não como indivíduo adepto a se comunicar.

O rapaz do violino, quando falou das suas estratégias para desenvolver sua arte nos vagões do Trensurb, destacou a preocupação com a aparência, em escolher uma roupa “bonita” para evitar ser confundido com um pedinte. Nem todos os pedintes que encontrei no Trensurb estavam sujos ou malvestidos, a exemplo da confeitadeira e da moça com o cartaz, assim como nem todos os moradores de rua que encontrei naquele espaço eram pedintes. Mas há no Trensurb, e na sociedade como todo, um inconsciente coletivo que associa a mendicância às vestes maltrapilhas. Os artistas não querem ser vistos como mendicantes, nem os vendedores e nem os vendedores pedintes, tornando a aparência um fator de diferenciação, ainda que entre os vendedores pedintes tenha encontrado um usuário de droga (não tenho certeza se era morador de rua) e alguns outros indivíduos mais maltrapilhos, com roupas muito gastas e até sujas.

Na sociedade atual, segundo Ferreira (2007), a pressão para transformar seres humanos complexos, corpos vivos em imagens está cada vez mais intensa, irresistível, mais uma forma estratégica de conquista. Transformados em imagens, os corpos devem integrar a lógica de produção, passando a participar sem resistir da nova ordem social imposta pelo capital. O estar limpo no Trensurb compõe “o personagem do trabalhador” entre os vendedores e artistas, e facilita a aproximação com os passageiros, mesmo entre os pedintes. A confeitadeira e A moça do cartaz foram bastante acolhidas pelos passageiros, o que não ocorre com os mendicantes, que se apresentam sujos e cheirando mal, como é o caso dos moradores de ruas, que normalmente se encontram num estado de degradação social tão grande que não têm os meios para planejar suas ações nos vagões, como fazem os artistas, os vendedores e a maior parte dos vendedores pedintes. Além disso, a higiene pessoal, como sabemos, é um grande desafio para quem mora nas ruas, e no caso do Trensurb, um desafio para a prática da mendicância.

Como já mencionado, até 2020 existiam muitos pedintes no trem que não eram moradores de rua, a exemplo das já citadas moça do cartaz e a mulher que falava “Quem fala a verdade não merece castigo”, além de outros que não incluí neste trabalho por falta de espaço. Na medida em que os vendedores se organizaram para gerir, paralelamente, sem a anuência da Trensurb, as atividades comerciais no trem, esses pedintes foram desaparecendo. Em 2022, todos os pedintes com quem conversei eram moradores de rua e também usuários de drogas, entravam no trem em dias e momentos em que os vendedores não estavam tão presentes, como dias de chuva, noites e finais de semana. No entanto, aumentaram bastante no trem, isso foi notado pelos passageiros com quem conversei, os artistas, os vendedores e os vendedores pedintes. Houve, de certa forma, uma ampliação da ocupação do espaço do trem para atividades artísticas, comerciais ou pretensamente comerciais, e uma higienização do mesmo espaço para a prática da mendicância. Conforme os depoimentos, fica evidente que houve agressões, ameaças, pressões para que os pedintes deixassem o espaço do trem. Mas vem ocorrendo também uma apropriação estratégica da “cultura do trabalho” por parte da mendicância, ou uma apropriação da “cultura da mendicância” por parte dos trabalhadores, na figura dos vendedores pedintes. É moralmente mais digno dizer que está trabalhando do que simplesmente pedir, ao mesmo tempo que contar uma história triste pode estimular as vendas. É nessa simbiose entre trabalho e mendicância que se colocam os vendedores pedintes.

Os vendedores pedintes, de modo geral, conseguiram se inserir na organização paralela dos vendedores que atuam no Trensurb (ou serem aceitos por ela), ainda que eventualmente houvesse relatos de que proibiram a presença de um dado vendedor pedinte no Trensurb. Por mais que peçam ajuda, eles ainda estão vendendo o que quer seja, estando, portanto, enquadrados no grupo predominante, que defende o uso informal e não autorizado do espaço do trem por trabalhadores, homens e mulheres que investem em um produto para tentar ganhar algum dinheiro e sustentar a família.

Os vendedores pedintes, tal como a Aline, a mulher com o gurizinho, a Gleicimara e muitos outros, aparentam ter uma vida mais estruturada que os pedintes, e alguns conseguem manter uma rotina de trabalho no trem, de modo a ganhar um montante que os permita sustentar ou ajudar no sustento da família. São indivíduos que mobilizam, em imagem e discurso, a compaixão dos usuários. Então, quase nunca é sobre o produto que carregam consigo, que pouco interessa, mas sobre a necessidade da vida (ter filho doente, estar doente, ser idoso, não estar aposentado, estar desempregado, precisar ajudar a família) que os leva a trabalhar no trem.

Com relação às mulheres vendedoras pedintes, retomo a fala da Aline, a qual mencionou que tentou vender fones de ouvido (produto mais caro do que as balas e muito vendido por homens no trem) e não foi bem-sucedida, tendo pouco retorno financeiro. A Aline, e praticamente todas as mulheres que encontrei no Trensurb, são pedintes ou vendedoras pedintes e têm dificuldade de atuar apenas como vendedoras, oferecendo produtos mais caros, como é caso da vendedora de trufas que descrevi na outra parte deste capítulo, que não vendeu nada e ainda precisou se desvencilhar de um passageiro inconveniente. As mulheres, principalmente quando argumentam que têm filhos ou quando estão acompanhadas de crianças, parecem ser mais eficientes em mobilizar a compra solidária de produtos de pequeno valor do que em atuar como vendedoras de produtos de valor mais alto, em que a estratégia de comunicação precise estar focada no produto e não na condição de necessidade do vendedor. Os homens, dependendo da história contada, conseguem atuar como vendedores pedintes, assim como elas, a exemplo do Clóvis (o homem das duas bolsas de colostomia). Mas também, dependendo do perfil do sujeito, da estratégia de abordagem dos passageiros e do produto oferecido, são bem-sucedidos sendo apenas vendedores (como o vendedor de carteiras, o Cavalheiro da Pomada, o vendedor de fones de ouvido, entre outros), sem precisar apelar para a solidariedade dos passageiros.

Tantos os vendedores como os vendedores pedintes, trabalhadores informais, seriam, reinterpretando Raposo (2015), reflexo das deficiências da modernidade brasileira, seja como reminiscência do atraso em seu desenvolvimento, seja como parte das estratégias de sobrevivência de uma massa marginal inserida nos processos hegemônicos da economia capitalista. Os vendedores informais compõem os cenários da região metropolitana de Porto Alegre e do Trensurb, como coloca Ostrower (2007), modificando as transações comerciais, transpondo barreiras, criando formas de sociabilidade, promovendo, ao mesmo tempo, inclusão e exclusão.

Silva (2011) aponta para o fato de os produtos oferecidos pelos vendedores (doces, carregador de celular, meias, pomadas) se inserirem em complexas cadeias de circulação e distribuição:

Diante dos novos modos de gestão da produção e das estratégias de circulação e distribuição comercial, a informalidade tende a ser cada vez mais absorvida nos processos econômicos, de modo que a produção e a circulação de riquezas e, portanto, a reprodução das desigualdades depende da interação e das diversas formas de passagem entre mercados formais, informais e, por vezes, até ilegais (SILVA, 2011, p.58).

De acordo com o autor, vendedores informais articulam fluxos de mercadorias diversas em redes de escala global, o que configura um aspecto marcante da chamada “globalização por baixo” nas metrópoles brasileiras. No trem, assim como em outros pontos da região metropolitana, como nos sinais, por exemplo, “diversos circuitos de produção se cruzam, desde pequenos produtores de fundo de quintal até grandes empresas nacionais, passando por empresários do setor de importações que trabalham com contrabando” (SILVA, 2011, p.58).

A contagem dos indivíduos que atuam na informalidade, conforme Silva (2011), é sempre complicada, mas na medida em que aumenta o número de pessoas que atuam como vendedores informais, as disputas por pontos de comércio e controle dos espaços vão se tornando acirradas. “Diversos agenciamentos locais desenvolvem-se em torno desses mercados informais e acabam por regular a ocupação dos espaços” (p. 58-59).

No Trensurb, como aparece no depoimento do agente metroviário, não tem como saber ao certo quantos vendedores e pedintes atuam naquele espaço; ele fala em centenas, depois fala em metade desse número, mas a todo momento manifesta dificuldade de afirmar algo nesse sentido, porque existe muita variação nesse tipo de ocupação. Contudo, ao longo desta pesquisa, ficou evidente o aumento do uso do espaço do trem para atividades de comércio informal. Antes só havia vendedores pedintes e mendicantes, nada de artistas e nada de ambulantes. Atualmente, há artistas (poucos, mas que ganham muito dinheiro naquele espaço) e um número considerável de vendedores, que exploram as potencialidades econômicas e de comunicação do Trensurb. Nesse contexto, o local passa a ser mais disputado, aparecem os conflitos por disputa de ponto e surge a organização liderada pelos vendedores, antes mencionada, que tenta controlar o espaço e, ao mesmo tempo, promove a expulsão de pessoas que não se adaptam às regras, especialmente os pedintes, que estão sofrendo uma espécie de “gentrificação do Trensurb”.

O trabalho de vendedor informal, segundo Silva (2011), insere-se em uma dupla perspectiva: de um lado, as estratégias de distribuição e de vendas de mercadorias de procedências diversas; de outro, as disputas pela ocupação dos pontos de comércio. Pode-se dizer, em conformidade com o autor, que o Trensurb, esse meio de transporte público pertencente ao estado brasileiro, tornou-se um dos pontos de comércio e ancoragem do capitalismo, mobilizando os “pobres” como benfeitores, clientes, consumidores, operadores, passadores, mulas, vendedores e mendicantes, envolvidos em uma teia de mediações, num jogo de escalas entrecruzadas, que se multiplicam nos espaços urbanos e por onde circulam produtos variados e de procedência incerta.

A noção de trabalho, em tal contexto, envolve uma perspectiva mais ampla, menos restrita às relações hierárquicas e mais ligada às dinâmicas de produção e circulação da riqueza. Trata-se, conforme pontua Silva (2011), de formas de geração de renda instáveis, inconstantes, não baseadas em assalariamentos, que se utilizam de expedientes legais e ilegais. É um tipo de trabalho que depende do “fazer acontecer” a cada dia, tanto para vender como para garantir a permanência no ponto.

É interessante perceber nos depoimentos dos vendedores, vendedores pedintes e artistas do trem, expressões como “aqui eu trabalho como autônomo”, “cansei de ter patrão, para trabalhar por conta no Trensurb”, “eu trabalho x horas para conseguir x resultados em salário”, “quem quer trabalhar investe em produto vem e oferece”, termos que invocam os conceitos de empreendedorismo e liberdade cada vez mais difundidos na sociedade, inclusive entre os pobres, que preferem, em muitos casos, deixar um emprego formal, com carteira assinada e garantia de direitos como férias e décimo terceiro salário, pela liberdade de não possuir patrão e receber um salário maior em uma ocupação alternativa, como o comércio não autorizado no Trensurb.

A novidade da estratégia de poder do capitalismo financeiro, pontua Souza (2018, p.224), é que ela se vende como promotora da liberdade e da realização pessoal. “O mecanismo de poder mais eficiente é o que se vende como favorável à liberdade individual”. A redefinição do trabalhador como “empresário de si mesmo” dissolve as relações objetivas de subordinação e como muitos são efetivamente “autônomos” – uma denominação que evoca liberdade –, inclusive, como visto, entre os pobres, o patrão se torna crescentemente abstrato, invisível e imaterial.

(...) o próprio indivíduo é seu pior algoz, exatamente como pretendido pelo capital financeiro hegemônico e sua nova semântica e estratégia neoliberais. É um poder que se exerce de modo sutil e sedutor, vendendo-se como liberdade e autonomia individual. (SOUZA, 2018, p.225).

Conforme o autor, os “empresários de si” (na alta classe média e nas massas) não são livres e nem autônomos, como imaginam ser, porque a liberdade e a autonomia implicam o não isolamento, são um tipo de “empreendimento” cujo êxito decorre de sua dimensão coletiva e compartilhada. A noção cada vez mais introjetada na sociedade do “faça por si”, do “não dependa ninguém” é individualista, egoísta e hipócrita, na medida em que reconhece o outro quando há conveniência e autoidentificação. Em conjunto com a noção de empresa individual

vem a valoração do trabalho e do esforço pessoal para sobreviver e prosperar. Nas estratégias dos vendedores e artistas do trem, estão sempre implícitas ou explícitas as afirmações do tipo “estou aqui trabalhando”, “lutando”, “correndo atrás”, porque eles recorrem à aceitação social do trabalhador para garantir para si e para os outros que estão agindo em consonância com o que a sociedade espera deles, ainda que em local proibido como o Trensurb, colocando-se de forma superior e antagônica aos pedintes, como afirmou Lulu Ribeiro: “o pedinte não entrega nada, apenas uma história triste”.

Saneh (2010), em tese intitulada *Competição, irreflexão, conformismo: crítica à cultura da adaptação*, destaca que em um mundo econômica e culturalmente transformado em uma gigantesca propaganda do sistema de produção capitalista, o marketing, a propaganda, a publicidade, surgem “como linguagem centralizadora da cultura com o mercado de consumo e o mundo do trabalho” (p.13). Os indivíduos, especialmente os mais jovens, adaptam-se às relações de trabalho capitalistas – sempre norteadas pela instabilidade e o “bom senso” das exigências e necessidades empresariais.

“Os mecanismos de adaptação das novas gerações (não somente das novas, mas principalmente) ao mundo ‘pós-industrial’ (...), à ‘sociedade de consumo’, à ‘sociedade do conhecimento’, da ‘informação’, das ‘revoluções tecnológicas’, das ‘inovações gerenciais’ – e, conseqüentemente, da barbárie, da exploração, da opressão e da dominação de classe que estes rótulos interessadamente ocultam – evidenciam a permanência do mais vulgar funcionalismo” (SANEH, 2010. p.13).

Segundo o autor, nas classes pobres ainda existe a necessidade de válvulas de escape que atenuem ideologicamente a pressão e impeçam contestações e explosões. Então a competição, como um definidor “justo” da riqueza de alguns ou pobreza de muitos, auxiliada pela “paralisia crítica” da cultura industrializada, seguida pelo conformismo e pela baixa participação dos cidadãos na vida política, produzem, conjuntamente, o efeito atenuante de despressurização. Os indivíduos, em tal conjuntura, se submetem por inteiro às regras do jogo capitalista, reproduzindo nos seus campos de atuação os interesses do capital. Jogar este jogo no lado do vencedor é parte essencial do processo de inserção na ordem capitalista, assim como desprezar os que se recusam ou sequer têm a chance de personificar o capital.

No Trensurb, os pedintes, especialmente os moradores de rua, são aqueles que não conseguem adaptar-se à lógica do capital, diretamente vinculada à questão do trabalho e da produtividade. Todos os demais (vendedores pedintes, vendedores e artistas) estão tentando sobreviver por meio da supervalorizada cultura do trabalho e do esforço individual; isso aparece nas suas intervenções no trem, nas histórias contadas aos passageiros, no modo como se

apresentam aos passageiros, no modo como se relacionam com os empregados da Trensurb e entre si. A organização paralela que inclui os vendedores e os vendedores pedintes, ao que tudo indica, não se trata de um embrião de uma organização coletiva que luta por melhores condições de trabalho e algum tipo de autorização para o comércio ambulante naquele espaço. Trata-se de um mecanismo que torna seus membros mais competitivos e temidos, eliminando os concorrentes mais fracos (os pedintes) e indesejados. O interesse dos vendedores e artistas do Trensurb, isso fica claro em alguns depoimentos, é continuar ocupando livremente o espaço do trem, sem cadastro, sem que o Estado ou a Trensurb interfira em suas atividades.

As práticas de comunicação no Trensurb envolvem subjetividades, ainda que aconteçam em um meio de transporte público e coletivo. Como argumenta Gofman (2011), na cultura burguesa, um único ser humano é aquele que toma as decisões e as executa, a unidade relevante de organização e, supostamente, é mais fácil se identificar com um único indivíduo, real ou fictício, do que com um grupo, uma cidade ou um movimento social. As relações de comércio, mendicância e solidariedade, no Trensurb, configuram-se especialmente no âmbito do indivíduo que age por necessidade, por interesse financeiro (salário e sobrevivência) e por compaixão, pena, solidariedade, incômodo ou desagrado, no caso dos passageiros.

Mesmo que os passageiros do trem refiram-se aos vendedores, pedintes e artistas, assim com os empregados da Trensurb e eu mesma durante a escrita desta tese, não se trata tanto deles, mas de cada um, ou de alguns. Trata-se de estratégias individuais, ainda que aprendidas nas experiências com os outros, trata-se de uma história contada, de uma imagem pessoal, de momentos, de dias, de estações, de horários, de produtos, de propaganda, de publicidade, de disposição ou indisposição para ajudar, de ter ou não ter dinheiro, de estar passando por um dia bom ou ruim. Em síntese, as práticas de comunicação no Trensurb envolvem uma cadeia de subjetividades que dificilmente transforma ou resolve o grave problema social envolvido na mendicância e no comércio ilegal naquele espaço. Os pedintes e vendedores pedintes transformam as suas tragédias pessoais em propagandas, para serem apresentadas publicamente nos vagões do trem, garantindo-lhes, por meio das identificações pessoais, o recebimento de recursos para a compra de refeições ou o sustento das famílias. Os vendedores oferecem produtos baratos, com preço abaixo do mercado, mobilizando os passageiros, também pobres, por meio do interesse em determinado produto. E os artistas, com seus números, mobilizam o gosto estético dos usuários, fazendo com que eles se emocionem, se animem, se alegrem e paguem pela sensação. Todos exploram as possibilidades de sobrevivência por meio da prática do comércio e da mendicância no trem. Todos, de fato, estão tentando melhorar de vida, ganhar

mais dinheiro (porque na atual sociedade todos estão tentando ganhar mais dinheiro), mas individualmente. Os passageiros, por outro lado, quando querem ou conseguem ajudar, ajudam com pouco; quando querem ou conseguem comprar algo, pagam pouco pelo produto.

No Trensurb, assim como em outros locais de grande circulação de pessoas espalhados pelo país, o que se vê é como a ponta de baixo do sistema capitalista, os pobres e miseráveis, se insere no universo da propaganda, do marketing e da idealização do trabalho e do esforço, da adaptabilidade pós-moderna, tentando se sustentar em um mundo onde a defesa dos interesses coletivos vem se esvaindo, mobilizando pela estratégia, pela súplica, pela criatividade, as subjetividades, a compaixão e o interesse em pagar menos, das pessoas que circulam através do meio de transporte.

Ao mesmo tempo, sinaliza que os pobres estão buscando saídas, estão explorando as brechas, os atalhos, como sempre o fizeram, e tem outros pobres tentando ajudar, ao seu modo. Este é apenas um pequeno recorte, atualizado e inserido no mundo capitalista, individualista e globalizado, dos velhos contrastes e contrassensos brasileiros e latino-americanos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Inicialmente, cabe relatar um fato que esteve anotado em meus registros de campo desde que comecei a conversar com os passageiros do Trensurb e, por falta de oportunidade, não mencionei antes: foram vários os momentos em que precisei frisar para os usuários que estava me aproximando para fazer uma entrevista, que não tentaria pedir ou vender algo a eles. Assim que eu explicava o motivo da minha aproximação (a minha tese de doutorado), essa repulsa inicial se dissipava e a pessoa tecia opiniões sobre os pedintes e vendedores com muita desenvoltura e tranquilidade, em alguns casos apenas pedindo para não gravar ou não divulgar o seu nome. Tenho a sensação de que tais atitudes têm a ver com o fato de os moradores da Região Metropolitana de Porto Alegre estarem tão acostumados com abordagens de pedintes e vendedores, e isso não apenas no Trensurb, mas em vários pontos das cidades, que desenvolveram uma espécie de mecanismo de proteção, acionado automaticamente toda vez que alguém se aproxima. Parece uma aversão espontânea, quase um ato de defesa à aproximação do outro, do desconhecido, mas que pode ser atenuada na medida em que o desconhecido explica o motivo da interação. O fato de eu estar buscando apenas uma fala, apenas uma opinião, facilitou a dissolução desse movimento inicial de repulsa e a maior parte dos passageiros contatados aceitou, de bom grado, se posicionar em relação aos pedintes e vendedores do trem.

Sendo assim, parece-me, como indiquei no primeiro capítulo desta tese, que pedintes e vendedores também precisam romper com esse temor dos cidadãos à abordagem de desconhecidos, nesse caso para obter ajuda ou vender algum produto. É um desafio que envolve dosada insistência e estratégia, ignorando o desconforto alheio e persistindo na tentativa de mendicância ou de comércio informal. Nesse processo de construção da “boa vontade”, a simpatia, o carisma, o discurso, os argumentos, a história contada e a aparência do indivíduo influem positivamente, assim como o perfil do cidadão abordado. Como observei ao longo deste trabalho, algumas pessoas são mais tolerantes e demonstram mais disposição para ajudar do que outras. Em se tratando, especificamente, do Trensurb, os horários, os dias da semana, do mês, a presença de outros pedintes ou vendedores, a meteorologia, parecem também influir nas práticas de pedintes e vendedores. Trata-se, portanto, de ocupações sujeitas a uma série de variáveis que vão muito além das estratégias de comunicação, da forma escolhida para se fazer visível e interagir com os demais passageiros, mas que ainda assim dependem delas para o seu êxito.

Nas intervenções dos pedintes que clamam por ajuda, em geral para alimentação, um tipo de estratégia comunicativa consiste, como descrevi no capítulo 3, em carregar cartazes, placas, bilhetes e até copinho - como vimos no caso do pedinte do copinho. Os cartazes, placas e bilhetes são interessantes para quem tem impeditivo da fala, porque promovem comunicação sem que o sujeito precise dizer uma única palavra. Foram, como já citado, bastante utilizados no Trensurb no auge da pandemia de coronavírus, quando a recomendação era usar máscara e evitar o contato próximo. Os cartazes também enfatizam o pedido de ajuda, mesmo quando o pedinte fala alto, de maneira a se fazer ouvir por um bom número de pessoas em seu entorno, porque, sendo o trem um ambiente com muito ruído, às vezes os passageiros não conseguem escutar tudo o que os pedintes ou vendedores estão falando. Contudo, entregar apenas um bilhete, como fez o senhor de 64 anos, também mencionado no capítulo 3, que aparentemente não sofria de nenhuma doença que o impedisse de falar, parece frequentemente resultar num recurso muito impessoal. Observei que alguns usuários se negavam a pegar o bilhete e outros o devolviam sem fazer nenhum tipo de doação. Sem um motivo para o apelo exclusivo via bilhete, como ser surdo-mudo, esse recurso pareceu pouco capaz de gerar comoção entre a maior parte dos passageiros do trem. Algo que um cartaz enorme ou mesmo uma placa enorme colocada em frente a um usuário específico, como fez a moça do cartaz, a que me referi também no capítulo 3, consegue, porque provoca um constrangimento imediato, inesperado, estimulando doações.

Entre os pedintes ocasionais que, de modo geral, pedem para uma causa específica e não dependem da prática constante da mendicância para obterem o seu sustento, as estratégias envolvem falas mais elaboradas, saindo do argumento da privação alimentar e entrando em outras questões, como obter dinheiro para montar uma confeitaria, vender números de uma rifa, conseguir uma passagem de ônibus, etc. A maior parte dos pedintes ocasionais que encontrei no trem tinha as vestes limpas e uma aparência que se confundia com a dos usuários comuns do meio de transporte, o que tornava a narrativa, a história contada aos passageiros, fundamental para que obtivessem algum tipo de ajuda.

As estratégias de comunicação dos vendedores pedintes, assim como as dos pedintes ocasionais, também tendem a ser mais elaboradas que as dos pedintes, notadamente no que se refere ao discurso proferido diante dos usuários do trem. Muitos dos pedintes que encontrei, especialmente em 2022, eram moradores de rua e/ou usuários de drogas, segundo me pareceu; pessoas cuja aparência reforçava a condição de necessidade. No caso dos vendedores pedintes, muitos deles se confundem com passageiros comuns, assim, ao fazer a sua intervenção, além

de mostrar o produto que estão comercializando, vão precisar recorrer a uma narrativa que sensibilize os passageiros. Nesse contexto, surgem as histórias variadas, como a do Clóvis (o homem das duas bolsas de colostomia), a do André (que falou que queria comprar um presente de Natal para o filho), a da Lactose (que fala que o filho sofre de intolerância à lactose) ou o vendedor de paçocas (que diz ter muitas doenças), todos evocados no capítulo 3. Porém, o grande diferencial das estratégias de comunicação dos vendedores pedintes consiste em se colocar, por meio de qualquer coisa que ofereçam aos usuários (quase sempre doces) e especialmente por meio dos argumentos proferidos, na condição de trabalhadores. Assim, eles recuperam para si a dignidade do trabalho, diferenciam-se dos pedintes, crescendo no conceito de alguns usuários que podem se sentir satisfeitos por contribuírem com o sustento de um trabalhador e de sua família. Se se tratar de criança, mãe e pai acompanhados de criança ou com filho doente, a compaixão e a satisfação em ajudar tendem a ser maior ainda, conforme referiram alguns passageiros citados no capítulo 3.

No caso de pedinte ou vendedor pedinte, parece que, quanto menos o sujeito exibir o signo da necessidade por meio da imagem (como ser morador de rua, idoso, criança, mulheres e homens acompanhados de crianças), mais será necessário apelar a recursos de narração do infortúnio na fala ou mesmo de forma escrita em cartazes, placas e bilhetes.

A questão de apoiar o trabalho do indivíduo também aparece na justificativa de alguns passageiros que fizeram doações aos artistas. Contudo, os artistas, em suas estratégias, apresentam mais do que o fato de serem trabalhadores, mobilizando o apreço à arte despertado pela performance musical. Dessa forma, os motivos para a doação, em alguns casos, vão além da solidariedade e do apoio ao trabalho, tomando a forma de uma recompensa por um serviço de arte e entretenimento dirigido aos viajantes. Destaco aqui um ponto da estratégia da comunicação dos artistas que reputo de significativo impacto na grande arrecadação deles no trem: as palmas. Em geral, ao final de cada apresentação, os artistas são aplaudidos e isso gera uma comoção coletiva, o que também estimula a generosidade dos passageiros.

Com relação aos vendedores ambulantes, sua estratégia de comunicação está focada na divulgação de um produto e não na divulgação da própria necessidade. Desse modo, eles precisam adaptar os recursos da publicidade informal, usados em outros locais da cidade, ao espaço das composições (a maioria dos vendedores ambulantes atua dentro dos vagões; as plataformas são mais utilizadas por pedintes e vendedores pedintes). O vendedor, nesse caso, precisa comunicar ao maior número de passageiros que possui um produto bom e de baixo custo. Sendo assim, levam vantagem aqueles vendedores que falam alto e que mostram o

produto com entusiasmo. Ofertas pouco argumentativas e vendedores que passam muito rápido, quase correndo pelos vagões, parecem desestimular possíveis compradores.

Entre os sujeitos que atuam no Trensurb (pedintes, vendedores pedintes, vendedores ambulantes e artistas), as estratégias de comunicação revelam caminhos individuais, formas individuais de se fazerem notar, bem como escolhas que se relacionam aos segmentos a que os indivíduos pertencem. Os pedintes (exceto os pedintes ocasionais), de modo geral, argumentam estar passando fome, alguns se utilizando de cartazes, panfletos, bilhetes que reiteram a privação. Entre os moradores de rua, a própria aparência, em muitos casos, reforça a condição de necessitado. Vendedores pedintes, que são em maior número no Trensurb, incluindo muitas crianças, mulheres e homens com crianças, além de idosos, apresentam narrativas diversas para sensibilizar os usuários. A questão do trabalho sempre aparece direta ou indiretamente nas abordagens, fazendo parte da estratégia ter algo para comercializar naquele espaço. Tanto pedintes quanto vendedores pedintes atuam em torno da própria tragédia; contudo, as razões da necessidade dos vendedores pedintes revelam um leque maior de infortúnios. Nas estratégias dos artistas, subentende-se a questão do apoio ao trabalho do artista; entretanto, elas envolvem principalmente a construção de um repertório capaz de agradar o maior número de viajantes. As estratégias dos ambulantes estão focadas na propaganda de um produto, na utilização da fala e do gestual para informar aos usuários do trem a respeito das qualidades e dos valores promocionais de um dado produto. Entre pedintes, vendedores pedintes e vendedores ambulantes, voz alta e argumentos coerentes podem ser estratégias de comunicação que tendem a auxiliar nas vendas ou no recebimento de doações. Por outro lado, como observei ao longo das viagens, as mensagens confusas e muito acanhadas tendem a afugentar tanto a solidariedade como o interesse por algum produto, porque dificultam a comunicação e o entendimento do passageiro.

A maioria dos pedintes e vendedores do trem são indivíduos pobres, que encontraram naquele espaço uma possibilidade de ganhar dinheiro, de fazer seu salário, de garantir o sustento mensal ou, ao menos, algumas refeições diárias. Falta de emprego, necessidade de sustentar a família, ter filhos pequenos e/ou doentes, estar doente, estar passando fome são argumentos, como vimos, que ativam compaixões. Contudo, outras questões, como apoio a animais abandonados, apoio à participação em eventos estudantis, esportivos ou culturais, defesa do meio ambiente, enfim, outras causas, talvez não tão básicas, também mobilizam generosidades e levam as pessoas a contribuir. Assinale-se também que o trem, por ser um local onde é

possível encontrar muita gente aglutinada em um espaço reduzido, delimitado e seguro, é interessante para pedir ajuda.

O Trensurb, como indicado ao longo deste trabalho, também é interessante para vendas. No entanto, quando se trata de compra solidária de produtos, pelo que observei, o produto deve ter valor irrisório, como pacotes de balas de goma vendidos a 1 real a unidade. O transporte público em Porto Alegre é utilizado em geral pela classe trabalhadora, pelos pobres, que consegue ajudar com pouco. Mesmo as compras que parecem motivadas pelo interesse no produto, como no caso da pomada massagedora, das carteiras ou dos fones de ouvido, os usuários provavelmente os compram porque eles estão sendo vendidos no trem a um valor abaixo do que são vendidos no comércio formal, nas lojas, supermercados e farmácias. O Trensurb movimenta um mercado de produtos de baixo custo (não vi ninguém vendendo por lá produtos de valor acima de 15 reais, em quatro anos de trabalho de campo), sem garantias ou fornecimento de nota fiscal, onde o lucro do vendedor vem da grande quantidade de produtos vendidos ao longo do dia.

Ainda sobre as vendas no Trensurb, durante o trabalho de campo presenciei pessoas vendendo suporte para cartão, água gelada em um dia muito quente de verão, brinquedos para crianças em um final de semana, máscaras brilhosas no auge da pandemia. Muitos produtos de pequeno valor são sazonalmente comercializados naquele meio de transporte. Contudo, optei por apresentar neste trabalho os produtos e os vendedores que mais se destacam por lá (doces, pomada massagedora, fone de ouvido, suporte e carregador para celular e as carteiras comercializadas exclusivamente pelo vendedor de carteiras). Mas há outros produtos e muitos outros vendedores. Assim como há outros pedintes e outros artistas atuando naquele espaço que não foram considerados

A experiência vivenciada por mim durante o processo de construção deste trabalho foi única, resultado das minhas escolhas entre muitas possibilidades, o que certamente influenciou nos resultados aqui apresentados. Entre muitos vendedores e pedintes que atuam no trem, observei alguns, conversei com alguns e selecionei alguns para serem descritos aqui. Com relação aos servidores da Trensurb, optei por acessá-los por meio do Sindicato dos Metroviários, que demonstrou mais interesse em colaborar com a pesquisa do que a empresa Trensurb, com a qual busquei contato, porém, ela colocou uma série de entraves para fornecer algum tipo de informação. Não sei quantas funcionárias da limpeza trabalham no Trensurb, mas conversei com duas que estavam de serviço à noite, em uma das plataformas, e as incluí neste trabalho. No caso dos donos ou funcionários dos quiosques autorizados, conversei com dois. Notei que

eles não estavam se sentindo à vontade de falar e achei que já era o suficiente para a pesquisa. Com relação aos usuários, entre as milhares de pessoas que circulam pelo trem, escolhi aleatoriamente algumas, em torno de 40, mas optei por citar neste trabalho apenas aquelas cujas entrevistas foram gravadas.

Outros pesquisadores poderiam chegar, certamente, a outros resultados. O trabalho de inspiração etnográfica, como um conhecimento que surge também da experiência do pesquisador no campo, produz indicações que têm algo de singular, em que as generalizações são sempre muito arriscadas. Estas revelam, antes de tudo, tendências que o pesquisador pode com cautela apontar.

Além disso, as configurações das práticas de comunicação e sobrevivência no Trensurb se alteram constantemente. Embora existam indivíduos que atuem naquele espaço há anos, há sempre pedintes, vendedores, artistas novos que permanecem lá por um dia, uma semana, um mês, e outros que deixam de ir por um tempo ou para sempre. Em face da ocupação não autorizada do trem por pedintes, vendedores e artistas, estabelece-se uma dinâmica complexa, mutante e singular, impossível de ser alcançada na sua totalidade. Muitas nuances envolvendo as estratégias de comunicação de pedintes e vendedores do Trensurb certamente passaram por mim despercebidas.

Daquilo que consegui inferir e perceber ao longo desta pesquisa, incluindo aqui a experiência de ter realizado outra pesquisa naquele espaço no ano de 2010, constatei que, de lá para cá, o Trensurb foi se transformando em um ambiente cada vez mais utilizado para vendas, passando a ser ocupado por muitos vendedores ambulantes, estando suas estratégias de comunicação focadas na divulgação de produtos.

Em 2010, não havia vendedores ambulantes por lá, como já relatei, eram somente pedintes e vendedores pedintes. Em 2019, quando retomei o estudo, encontrei muitos vendedores ambulantes, mas também muitos pedintes e vendedores pedintes. Em 2020, no auge da pandemia, tive a sensação de que aumentaram muito os vendedores ambulantes, os vendedores pedintes e os pedintes naquele espaço. Tão logo eu entrava no trem, já encontrava muitas pessoas pedindo ou vendendo e muitos usuários ajudando. Foi um período em que me pareceu que os passageiros estavam ainda mais solidários diante dos problemas trazidos pela pandemia, os quais extravasaram a questão da doença, atingindo a economia e levando ao aumento drástico do desemprego.

Acredito que 2021 tenha sido o ano em que a já referida organização dos vendedores (a qual os artistas e os servidores do trem denominaram “máfia”) começou a atuar com mais veemência, porque foi quando os pedintes começaram a se tornar mais escassos, especialmente em dias de semana, em horário comercial e dias de tempo bom, que é quando os vendedores estão mais presentes por lá. Com relação aos artistas, eu só os encontrei em 2022, mas, pelos relatos, alguns já atuavam no trem há alguns anos. Eles atuam em número bem reduzido, especialmente se comparados aos vendedores e vendedores pedintes, mas recebem muitas doações. Possivelmente, são os sujeitos que mais ganham dinheiro no Trensurb.

Apesar de os artistas com que conversei também haverem demonstrado ojeriza aos pedintes, eu não consegui descobrir se ao menos alguns deles integram a mencionada organização dos vendedores ou se apenas são coniventes com ela em alguma medida, adequando-se às regras estabelecidas. No entanto, analisando a questão da disputa pelo “mercado do trem”, da competição entre os sujeitos que atuam no Trensurb, faria mais sentido os vendedores se voltarem contra os artistas do que contra os pedintes. No caso dos vendedores ambulantes que comercializam fone, suporte para celular, pomada massageadora, carteira, etc., parece exagerada tanta revolta em relação aos pedintes. Dificilmente, creio, alguém deixaria de comprar um produto pelo qual está interessado para doar o dinheiro aos pedintes, até porque são produtos de valor um pouco mais elevado, cuja compra tende a ser motivada pelo interesse exclusivo no produto. Se os pedintes, em tese, poderiam configurar uma concorrência significativa para os vendedores pedintes e para os artistas, uma vez que todos mobilizam a questão do apelo por ajuda, eles, no entanto, conforme demostrei, a partir do cenário estabelecido em 2022 pouco aparecem por lá. Mesmo quando aparecem, ficam por pouco tempo, tendo, possivelmente, uma arrecadação irrisória em relação aos outros segmentos. Em suma, a disputa mais compreensível seria aquela entre vendedores pedintes e artistas, que disputam as mesmas moedas, saindo os artistas com quilômetros de vantagens. Contudo, ao menos de forma verbalizada, essa disputa parece não ocorrer e o “grande problema”, inclusive para os vendedores ambulantes, parece ser os pedintes.

Conforme comentei no capítulo 4, existe a questão do desejo de se diferenciar do outro, mais miserável que você, identificando-se com segmentos que estão acima e menosprezando os pedintes, aqueles com quem literalmente dividem o mesmo território de luta pela sobrevivência. Artistas, vendedores ambulantes e vendedores pedintes procuram distanciar-se dos pedintes, inclusive nas abordagens aos usuários, destacando que são trabalhadores. Os artistas, por outro lado, marcam a apropriação do espaço informal dos trilhos por segmentos da

classe média. Todos com que conversei são sujeitos bem articulados, com formação artística sólida e contatos para além do trem, e que desenvolvem ou tentam desenvolver a divulgação de sua arte também nas redes sociais, vislumbrando trabalhos para fora do Trensurb. Parecem estar em posição social superior aos vendedores pedintes e aos vendedores ambulantes. Logo, independente de os artistas integrarem ou não, compactuarem ou não, com a “máfia”, parece ser mais fácil estabelecer competição, agredir ou ameaçar os pedintes, que são os mais necessitados, os mais humildes, os mais miseráveis, buscando eliminar, desse modo, os mais fracos, em uma espécie de lei da selva dos trilhos, com o argumento de que o espaço do trem deveria ser usado apenas por trabalhadores.

Por outro lado, esse movimento de disputas que identifiquei durante a pesquisa pode se transformar, tanto em razão da maior ou menor oferta de emprego na Região Metropolitana de Porto Alegre quanto por ações da Trensurb em nome da segurança nas composições, ou mesmo por uma intervenção da polícia. Pode ocorrer, inclusive, que o espaço do trem volte a ser ocupado, com mais tranquilidade, pelos pedintes. Entretanto, ao longo do trabalho notei uma tendência à “sofisticação” das atividades informais no trem, talvez porque esse espaço seja interessante para estabelecer comunicação com muitas pessoas em um curto período, prestando-se, portanto, à propaganda, à publicidade, à comercialização de produtos e às apresentações artísticas. Vendedores e artistas, especialmente, perceberam as possibilidades comunicacionais do trem, encontrando nele um mercado rentável para seu trabalho. Nesse processo de disputa pelo ponto e pelos trocados dos passageiros, os pedintes, a ponta de baixo dessa pirâmide da pobreza, acabam preteridos do meio de transporte.

Em realidade, todos eles (artistas, vendedores ambulantes, vendedores pedintes e pedintes) são indivíduos que encontraram uma solução criativa de produção de renda nas práticas de comunicação no Trensurb promovendo a divulgação de um produto ou da própria necessidade. As ações de pedintes e vendedores do trem, regadas por malandragens, desespero e falta de alternativas melhores, garantem refeições, sustentam vícios, pessoas e famílias. Ativam preconceitos, solidariedade, emoções diversas, além do interesse dos usuários do transporte público em pagar pouco por algum produto.

Enfim, no Trensurb, um meio de transporte que desloca predominantemente a classe trabalhadora da Região Metropolitana de Porto Alegre, a presença dos pedintes e vendedores e suas estratégias de comunicação representam as fórmulas encontradas pelos pobres, alguns não tão pobres e outros paupérrimos, para garantir sustento em uma sociedade cada vez mais competitiva e individualista. Nesse caso, a fórmula da subsistência consiste em ir ao trem, que

está cheio de gente e onde outros pobres poderão entender o dilema da privação e ofertar algumas moedas ou comprar algum produto de procedência duvidosa pagando pouco.

Esta pesquisa procurou realizar um mergulho nos processos de comunicação que garantem a subsistência de despossuídos no meio urbano, em que arranjos complexos, contraditórios e mutantes ocupam os espaços de passagem e de grande circulação de pessoas, como é o caso do Trensurb. As abordagens de pedintes e vendedores no Trensurb, audaciosas em certa medida, podem causar desconforto e ativar preconceitos em alguns passageiros, escancarando as nossas desigualdades, ao mesmo tempo que despertam em outros passageiros o sentimento da compaixão. Por mais que, na atual sociedade capitalista, as pessoas se revelem mais autocentradas e indiferentes, a solidariedade, mesmo que pontual, ainda persiste, garantindo a arrecadação dos pedintes e vendedores do trem. Alguns encontram esses caminhos de sustento, entre o legal e o ilegal, entre o certo e o condenável, fazendo dos passageiros compradores e benfeitores.

A generosidade de muitos passageiros mantém os pedintes, os vendedores e os artistas no trem, contribuindo para que, em momentos de crise, como na pandemia, seu número aumente ainda mais. Cabe perguntar, em todo caso, o que seria de alguns desses sujeitos se não houvesse essa alternativa de entrar no Trensurb para pedir dinheiro ou vender algum produto. Possivelmente, os artistas e os vendedores ambulantes conseguiriam ocupar outros locais da cidade, não tão rentáveis como o trem. Mas, entre os pedintes e os vendedores pedintes, muitos provavelmente estariam sem uma renda que lhes garantisse alimentação e sustento. As moedinhas, pouco significativas para quem doa, não resolvem o problema de fato, mas garantem a subsistência enquanto as soluções não chegam.

¹ Trata-se de uma sociedade de economia mista, cuja composição acionária é formada predominantemente pelo Governo Federal, com participações do Governo do Estado do Rio Grande do Sul e da Prefeitura de Porto Alegre. Fonte: CNT, Transporte metroferroviário de passageiros, Brasília, 2016.

Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/transporte-metroferroviario-de-passageiros-cnt.pdf>
Acesso em: 08 jul. 2021.

² A diferenciação conceitual entre algumas delas nem sempre é precisa, pois para cada uma existe uma variedade de tipologias, havendo uma continuidade e mesmo uma sobreposição de características entre modalidades distintas. Disso resulta que, em diferentes cidades, modalidades de transporte com características semelhantes sejam eventualmente classificadas de maneira distinta ou, ainda, que sistemas muito diversos entre si sejam identificados como uma mesma modalidade. Há, por outro lado, sistemas sobre trilhos que apresentam características distintas em um mesmo traçado, a exemplo de sistemas cujos veículos circulam ora com segregação parcial (como VLTs), ora em túnel, sendo denominados de metrô. Também há outros que, em meio suburbano, operam como trens e, em meio urbano, operam como VLTs, sendo denominados de tram-trains⁵. A capacidade da linha de cada modalidade resultará de uma conjugação de fatores, tais como o número e a capacidade dos carros por composição, a velocidade comercial, o intervalo entre veículos e o direito de tráfego. Fonte: CNT, Transporte metroferroviário de passageiros, Brasília, 2016.

Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/transporte-metroferroviario-de-passageiros-cnt.pdf>
Acesso em: 08 jul. 2021.

³ O Metrô de São Paulo foi constituído como empresa em 24 de abril de 1968, sendo responsável pela implantação e operação do sistema metroviário. A primeira linha a ser construída, a Norte-Sul (atual linha 1-Azul), teve o início da sua operação comercial em 1974. O início da operação comercial das linhas 3-Vermelha, 2-Verde, 5-Lilás e 15-Prata (monotrilho) deu-se, respectivamente, nos anos de 1979, 1991, 2002 e 2015. As cinco linhas contam com uma extensão operacional total de 68,5 km. No total, são 61 estações do metrô e do monotrilho. O sistema metroviário da cidade do Rio de Janeiro é operado pela empresa MetrôRio. Na origem desse sistema, a Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro foi criada, em 1968, com o propósito de construir, implantar e operar o sistema de transporte rápido metropolitano no Estado. A operação comercial teve início em 1979, na linha 1, com 4,3 km e cinco estações. Em 1984, iniciou a operação comercial da linha 2. Atualmente, as duas linhas em operação no sistema metroviário do Rio de Janeiro têm 42,1 km de extensão e 36 estações. Dentre essas estações, três são terminais, 10 são integradas e 23 são locais.

Fonte: <https://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/transporte-metroferroviario-de-passageiros-cnt.pdf>

⁴ Silveira (2006 apud Cardoso e Costa, 2018, p.07-08)) realizou um mapeamento das produções acadêmicas da área da comunicação 2sw identificando as vertentes que incorporam a pesquisa etnográfica. São elas: estudos urbanos, estudos de produção e de rotinas produtiva, estudos do consumo e da comunicação, estudos de multimeios e documentações e em Netnografias (trabalhos que envolvem coleta de dados em pesquisas ligadas à internet).

⁵Fonte:https://www.jornaldocomercio.com/ conteudo/cadernos/jc_logistica/2021/01/776338-trensurb-sofre-queda-de-49-25-no-numero-de-passageiros-em Acesso em: 08 jul. 2021.

⁶ Fonte: <https://www.correiodopovo.com.br/not%C3%ADcias/cidades/trensurb-opera-com-nova-tabela-de-hor%C3%A1rios-a-partir-desta-segunda-feira-1.657543> Acesso em: 10 out. 2021.

⁷ Daniel (2020), com base em dados extraídos da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), no período 2004-2011, verifica que no Brasil, em 2011, 71,6% da população extremamente pobre vivia nas cidades. Em relação ao número de pobres por milhão, 8,09 viviam em meio urbano enquanto 3,21 em meio rural. Fonte: <https://doi.org/10.19093/res894>

⁸ De acordo com dados do IBGE de 2010, o Rio Grande do Sul ocupa a 6ª posição no ranking do Índice de desenvolvimento Humano (IDH) por estados brasileiros, com IDH de 0,746, considerado alto. Ocupando, no mesmo ranking, o 5º lugar no quesito educação, tendo uma taxa de analfabetismo de apenas 3%. Conforme dados de 2020, a proporção de pessoas de 14 anos ou mais de idade, em trabalhos formais é de 76,6 %, com rendimento médio de 2.816 reais.

Fonte: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rs/panorama>

⁹Fonte:<https://gauchazh.clicrbs.com.br/educacao-e-emprego/noticia/2019/11/rs-tem-148-milhao-de-pobres-maior-quantidade-desde-2013-ck2ndh4ih0d9n01r296cgn7b9.html>

¹⁰ Os Municípios com maior número de extremamente pobres são: 1) Porto Alegre - 13 506 pessoas; 2) Pelotas - 6 659; 3) Viamão - 4 477 pessoas; 4) Rio Grande - 3 914 pessoas; 5) Alvorada - 3 868 pessoas; 6) Uruguaiana - 3 806 pessoas; 7) Canguçu - 3703 pessoas; 8) Canoas - 3 634 pessoas; 9) Sant'Ana do Livramento - 3 295 pessoas; 10) Gravataí - 3 292 pessoas. Viamão, Alvorada, Canoas e Gravataí fazem parte da grande Porto Alegre.

Fonte: Censo Demográfico 2010

¹¹ A Uber desenvolveu uma plataforma digital disponível para smartphones que conecta os clientes aos prestadores de serviços. A empresa atua na promoção de atividades de transporte urbano e difere dos demais concorrentes do segmento por meio de elementos como: preço mais acessível em relação aos táxis convencionais; vinculação do percurso ao trajeto indicado no GPS da telefonia móvel; maior capacidade de controle sobre o prestador de serviço; e pagamento do serviço de transporte diretamente lançado no cartão de crédito do passageiro. Sem qualquer vínculo empregatício, os motoristas da Uber trabalham como profissionais autônomos e assumem diversos riscos para oferecer o serviço, detendo quase a totalidade dos meios de produção necessários à execução da atividade e por eles integralmente se responsabilizando. Levando em conta que o Direito do Trabalho brasileiro recalifica em classificar o motorista como empregado – esse trabalhador está, além de impelido a investir nos instrumentos de trabalho, desprotegido nessa relação de trabalho. (FRANCO; FERRAZ, 2019, p. 845).

¹² Fonte: <29105150-rs2010-1998-pobreza-urbana.pdf> (planejamento.rs.gov.br)

¹³ O Parque Farroupilha, mais conhecido como Parque da Redenção ou simplesmente Redenção, é o parque mais tradicional e popular da cidade brasileira de Porto Alegre, capital do estado do Rio Grande do Sul.

¹⁴ Fonte: [População em pobreza extrema: foco na Região Metropolitana de Porto Alegre e na Região Norte do Estado | Carta de Conjuntura \(tche.br\)](#)

¹⁵ O índice é uma medida de desigualdade desenvolvida pelo estatístico italiano Corrado Gini, podendo variar entre 0 (perfeita igualdade) e 1 (totalmente desigual).
Fonte: [br/167-noticias/observasinos/602865-desigualdades-e-renda-no-rio-grande-do-sul-e-regiao-metropolitana-de-porto-alegre-dados-e-analises-2](#)

¹⁶ Fonte: [26% das pessoas em situação de rua em Porto Alegre estão há menos de um ano sem moradia, diz levantamento de ONG | Rio Grande do Sul | G1 \(globo.com\)](#)

¹⁷ Hernando Arias de Saavedra (1561, Assunção, Paraguai; 1634, em Santa Fé, Argentina), também chamado de Hernandarias (abreviação do seu nome), foi um militar e político crioulo, o primeiro nascido na América que ocupou o posto de governador de uma região colonial. Durante seu período como governador de Buenos Aires, Hernandarias empreendeu várias viagens de exploração, incluindo expedições ao Uruguai e Brasil para conter o avanço dos bandeirantes portugueses e explorar a navegabilidade do Rio da Prata.
Fonte: <http://www.conhecimentogeral.inf.br/hernandarias/>

¹⁸ Referência ao grupo pesquisado pela autora, pedintes e vendedores que atuam no centro de Florianópolis.

¹⁹ BRAUDEL, Fernand. Civilização material, economia e capitalismo, séculos XV-XVII. São Paulo: Martins Fontes, 1995. 3v.

²⁰ A região conhecida como Vale dos Sinos inclui as cidades de Araricá, Campo Bom, Canoas, Dois Irmãos, Estância Velha, Esteio, Ivoti, Nova Hartz, Nova Santa Rita, Novo Hamburgo, Portão, São Leopoldo, Sapiranga e Sapucaia do Sul.
Fonte: <https://www.fee.rs.gov.br/perfil-socioeconomico/coredes/detalhe/?corede=Vale+do+Rio+dos+Sinos>.

²¹ Segundo reportagem do portal Diário do Transporte, de 2018, por medida de contenção do déficit público, o Governo Federal destinou, para aquele ano, somente a metade dos recursos de custeio que seriam necessários para o adequado funcionamento da Trensurb. A decisão de corte se deu através de Lei Orçamentária aprovada pelo Congresso Nacional. O que levou a Trensurb a cortar despesas terceirizando serviços de manutenção e aumentando o valor da passagem, congelado desde janeiro de 2008, em R\$ 1,70, para R\$ 3,30. Depois disso, a tarifa passou por novos reajustes, estando, atualmente, em R\$ 4,50. Paralelamente, publicações do site do Sindicato dos Metroviários do RS, dos anos de 2020 e 2021, acusam a direção da Trensurb e o governo federal de sucatearem propositalmente os serviços objetivando a futura privação da empresa.
Fonte: https://diariodotransporte.com.br/2018/02/01/apos-dez-anos-congelada-tarifa-do-metro-de-porto-alegre-sobe-para-r-330/?fbclid=IwAR08mjNn38atM4QXth1_oCWtfF4UQwHfOVg
Fonte: <https://www.sindimetrors.org/>

²² Atualmente a RMPA é composta por 34 municípios: Alvorada, Araricá, Arroio dos Ratos, Cachoeirinha, Campo Bom, Canoas, Capela de Santana, Charqueadas, Dois Irmãos, Eldorado do Sul, Estância Velha, Esteio, Glorinha, Gravataí, Guaíba, Igrejinha, Ivoti, Montenegro, Nova Hartz, Nova Santa Rita, Novo Hamburgo, Parobé, Portão, Porto Alegre, Rolante, Santo Antônio da Patrulha, São Jerônimo, São Leopoldo, São Sebastião do Caí, Sapiranga, Sapucaia do Sul, Taquara, Triunfo e Viamão.
Fonte: <http://www.abep.org.br/publicacoes/index.php/anais/issue/view/42/showToc>.

²³ Extensa área urbana formada por cidades e vilarejos que foram surgindo e se desenvolvendo um ao lado do outro, formando um conjunto.

²⁴ De acordo com Soares e Fedozzi (2016), uma característica importante que acompanha a Região Metropolitana de Porto Alegre desde sua estruturação inicial é a presença de duas áreas de concentração de populações distintas, porém complementares, em seu território: uma polarizada diretamente por Porto Alegre e outra polarizada por Novo Hamburgo e São Leopoldo. Hoje, outras centralidades importantes destacam-se também, especialmente em cidades como Canoas.

²⁵ O aumento do número de deslocamentos por transporte individual, impulsionados pelo aumento da frota de automóveis e pela oferta de serviço de transporte por aplicativo, tem proporcionado fortes mudanças na mobilidade urbana da capital. Entre 2003 e 2017, a frota total de Porto Alegre cresceu 58% e recentemente, o uso do serviço de transporte por aplicativo tem se consolidado no cotidiano da população.

Fonte: https://prefeitura.poa.br/sites/default/files/usu_doc/projetos/smim/Plano%20de%20Mobilidade%20Urbana/4_Diagnostico_da_Mobilidade_versao_atualizada.pdf

²⁶ Fonte: https://www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc/default.php?reg=1&p_secao=142

²⁷ A primeira linha da tecnologia aeromóvel em operação comercial no Brasil - aberta ao público em 10 de agosto de 2013, interliga a Estação Aeroporto ao Terminal 1 do Aeroporto Internacional Salgado Filho. O trajeto de 814 metros, com duas estações de embarque, é percorrido em 2 minutos e 35 segundos. A linha conta com dois veículos - um com capacidade para 150 passageiros, outro para 300 -, cujo funcionamento se dá conforme a demanda do período.

Fonte http://www.trensurb.gov.br/paginas/galeria_projetos_detalhes.php?codigo_sitemap=87

O Aeromóvel não entra em minha pesquisa de campo porque é improvável encontrar ali pedintes e vendedores, uma vez que ele faz um trajeto muito curto e, por entrar e sair do aeroporto, ser bem mais vigiado do que o trem.

²⁸ Na Região Metropolitana, seguem o traçado da BR116.

²⁹ Informações disponíveis no site da Trensurb (link história).

Fonte: http://www.trensurb.gov.br/paginas/paginas_detalhe.php?codigo_sitemap=48

³⁰ Informações disponíveis na Carta Anual da Trensurb, 2017.

Fonte: <http://www.trensurb.gov.br/paginas/arquivos/201806261701250.CARTA%20ANUAL.pdf>

³¹ Informações disponíveis no site da Trensurb (link História).

Fonte: http://www.trensurb.gov.br/paginas/paginas_detalhe.php?codigo_sitemap=48

³² Informações disponíveis no site da Trensurb (link História).

Fonte: http://www.trensurb.gov.br/paginas/paginas_detalhe.php?codigo_sitemap=48

³³ Informações disponíveis no site da Trensurb (link Todas as estações).

Fonte: http://www.trensurb.gov.br/paginas/paginas_detalhe.php?codigo_sitemap=36

³⁴ Estação de trens urbanos: uma das maiores mais importantes estações ferroviárias da cidade de São Paulo/SP.

³⁵ É um jornal digital editado em Porto Alegre e que pertence à Rede Pampa de Comunicação.

³⁶ Fonte: <https://www.sindimetrors.org/escritorio-apresenta-aco-es-contra-a-privatizacao-dos-metros-brasileiros>.

³⁷ Em décadas frequentando o Trensurb e durante esta pesquisa, nunca presenciamos artistas se apresentando dentro dos vagões do trem em troca de algumas moedas.

³⁸ Reportagem intitulada, “Só tem aumentado a mendicância nos vagões da Trensurb”, do Jornal o Diário de Canoas (/05/05/2021).

³⁹ Disponível em: <https://g1.globo.com/rs/rio-grande-do-sul/noticia/2021/01/15/trensurb-tera-que-testar-funcionarios-para-covid-19-a-cada-21-dias-determina-justica-do-trabalho.ghtml> Acesso em: 01 maio 2020.

⁴⁰ Entrevista realizada em 27/06/2022.

⁴¹ Mandolate (Mandorlate) é um doce típico da cidade de Verona na Itália e surgiu no Rio Grande do Sul com a colonização italiana. Atualmente, sua produção está presente em várias indústrias de doces da região, sendo muito consumido por todo estado do Rio Grande do Sul e comercializado para os demais estados do Brasil. Seus principais ingredientes são: clara de ovo, açúcar, glicose e amendoim.

Fonte:

https://sistemas.furg.br/sistemas/sab/arquivos/conteudo_digital/8727764f4b0e65edb5d746b75c9903d2.pdf

⁴² Entrevista realizada em 21/06/2022.

⁴³ O jornal é vendido pelos próprios moradores de rua nem locais públicos da cidade ao valor de 3 reais.

⁴⁴ Trecho retirado do Jornal Boca de Rua edição abril, maio e junho de 2022.

⁴⁵ Foram identificadas as situações que facilitam e inibem as atitudes solidárias entre os moradores e de cuidado com o lugar em três localidades: o Assentamento Espontâneo Vila Independência, o Conjunto Habitacional de Apartamentos Abençoada por Deus e o Projeto de mutirão autogestionado do Conjunto Residencial Dom Helder Câmara, no Recife e uma iniciativa de ajuda mútua na construção de casas, os Pedreiros Solidários, em São Lourenço da Mata

⁴⁶ Bilhete recebido em 20/11/2020.

⁴⁷ Entrevista realizada em 23/06/2022.

⁴⁸ Entrevista realizada em 29/06/2022.

⁴⁹ Entrevista realizada em 18/11/2021.

⁵⁰ Todos os nomes aqui utilizados são fictícios.

⁵¹ Apelido fictício utilizado para garantir o anonimato do/da informante.

⁵² O primeiro turno das eleições aconteceu em 15/11/2020.

⁵³ Nome fictício utilizado para garantir o anonimato do/da informante.

⁵⁴ Benefício de prestação continuada, destinado a idosos com mais de 65 anos, que não tem direito à previdência social e a pessoas com deficiência que não estão inseridas no mercado de trabalho e não apresentam renda fixa.

⁵⁵ Denominação fictícia. Este vendedor não foi entrevistado.

⁵⁶ Apelidado dado a mulher pelos seguros da Trensurb

⁵⁷ Alemão é forma como muitos gaúchos se referem aos indivíduos, que mesmo nascidos no estado, descendem de imigrantes alemães.

⁵⁸ Nome fictício utilizado para garantir o anonimato do/da informante.

⁵⁹ Nome fictício utilizado para garantir o anonimato do/da informante.

⁶⁰ Nome fictício utilizado para garantir o anonimato do/da informante.

⁶¹ Os usuários citados nesse tópico foram ouvidos entre 20/06/2022 e 19/09/2022.

⁶² As terceirizadas citadas nesse tópico foram ouvidas, respectivamente, nos dias 01/08/2022 e 02/08/2022.

⁶³ Agente metroviário ouvido em outubro de 2021.

⁶⁴ Agente metroviária ouvida em abril de 2021.

⁶⁵ Estação Central do Brasil é uma estação de trens metropolitanos localizada no Centro da cidade do Rio de Janeiro e operada pela SuperVia.

⁶⁶ Entrevista realizada em 28/07/2022.

⁶⁷ Secretaria Municipal da Produção, Indústria e Comércio.

⁶⁸ Contato realizado em 22/12/2022.

REFERÊNCIAS

ACCORSSI, Aline; SCARPARO, Helena; GUARESCHI, Pedrinho. A naturalização da pobreza: reflexões sobre a formação do pensamento social. **Psicologia & Sociedade**, Recife, PE, v. 24, n. 3, p. 536-546, 2012. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0102-71822012000300007>. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/psoc/a/LJ8znTF6NHKcPPPYVFWCBzb/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 25 set. 2023.

ALMEIDA, João Carlos. **Teologia da solidariedade**: uma abordagem da obra de Gustavo Gutiérrez. São Paulo: Loyola, 2005.

ALOUCHE, Peter Ludwig. O desenvolvimento tecnológico em sistemas metro-ferroviários: caso: Plano Diretor de Tecnologia do Metrô de São Paulo. **Revista dos Transportes Públicos**, São Paulo, ano 24, n. 93, p. 33-41, 4. trim. 2001. Disponível em: <http://files.antp.org.br/2016/4/5/revista-completa-93.pdf>. Acesso em: 25 set. 2023.

AMOSTRA INSTITUTO DE PESQUISA. **Satisfação e perfil do usuário Trensurb**. Porto Alegre, 2020. Disponível em: https://www.trensurb.gov.br/paginas/upload/files/Pesquisa_Satisfacao_Usuarios_2020.pdf. Acesso em: 26 set. 2023.

ARAÚJO, Marley Rosana Melo de *et al.* *Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida*. **Psicologia & Sociedade**, Recife, PE, v. 23, n. 3, p. 574-582, 2011. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0102-71822011000300015>. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/psoc/a/XWXTQXKJ44BtT5Qw7dLWgvF/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 25 set. 2023.

AVILA, Rodrigo Peres de; BAGOLIN, Izete Pengo; COMIN, Flavio Vasconcellos. Heterogeneidades individuais versus intensidade da pobreza em Porto Alegre-RS. **Revista EconomiA**, Brasília, DF, v.13, n. 2, p. 447-463, maio/ago. 2012. Disponível em: https://www.anpec.org.br/revista/vol13/vol13n2p447_463.pdf. Acesso em: 25 set. 2023.

BOOG, Maria Cristina Faber. Doação de alimentos como ação emergencial de combate à fome: subsídios aos COMSEAS. **Segurança Alimentar e Nutricional**, Campinas, SP, v. 13, n. 1, p. 78-84, 2006. DOI: <https://doi.org/10.20396/san.v13i1.1846>. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/san/article/view/1846/1899>. Acesso em: 25 set. 2023.

BOURDIEU, Pierre. **A distinção**: crítica social do julgamento. Tradução de Daniela Kern, Guilherme J. F. Teixeira. Porto Alegre: Zouk; São Paulo: Edusp, 2007.

BOURDIEU, Pierre. **A economia das trocas linguísticas**: o que falar quer dizer. Tradução de Sérgio Miceli *et al.* 2. ed. São Paulo: Edusp, 2008.

BOURDIEU, Pierre. **O poder simbólico**. Tradução de Fernando Tomaz. 14. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

BURSZTYN, Marcel (org.). **No meio da rua**: [nômades, excluídos e viradores]. Rio de Janeiro: Garamond, 2000.

CAIAFA, Janice. A pesquisa etnográfica. *In*: CAIAFA, Janice. **Aventura das cidades: ensaios e etnografias**. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2007. p. 135-181.

CAIAFA, Janice. Automação e agência humana na Linha 4-Amarela do metrô de São Paulo. **Galáxia**, São Paulo, n. 29, p. 83-95, jun. 2015. DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/1982-25542015120132>. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/gal/a/9jvJkRnCTzpzvTnJRXZbVB/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 25 set. 2023.

CAIAFA, Janice. Comunicação, subjetividade e transportes nas cidades. **Novos Olhares**, São Paulo, v. 8, n. 1, p. 7-19, 1. sem. 2019. DOI: <https://doi.org/10.11606/issn.2238-7714.no.2019.149997>. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/novosolhares/article/view/149997/154342>. Acesso em: 25 set. 2023.

CAIAFA, Janice. Dinâmica da experiência de automação integral da condução no metrô de Paris. **Contemporânea: Revista de Comunicação e Cultura**, Salvador, BA, v. 12, n. 3, p. 595-613, set./dez. 2014. Dossiê “Teoria ator-rede”. DOI: <https://doi.org/10.9771/contemporanea.v12i3.12288>. Disponível em: <https://periodicos.ufba.br/index.php/contemporaneaposcom/article/view/12288/9371>. Acesso em: 25 set. 2023.

CAIAFA, Janice. **Jornadas urbanas: exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2002.

CAIAFA, Janice. Sobre a etnografia e sua relevância para o campo da comunicação. **Questões Transversais: Revista de Epistemologias da Comunicação**, São Leopoldo, RS, v. 7, n. 14, p. 37-46, jul./dez. 2019. Dossiê do GT Epistemologia da Comunicação da Compós. Disponível em: <https://revistas.unisinos.br/index.php/questoes/article/view/19775/pdf>. Acesso em: 25 set. 2023.

CAIAFA, Janice. Sobre a etnografia e sua relevância para o campo da comunicação. *In*: ENCONTRO ANUAL DA COMPÓS, 28., 2019, Porto Alegre. **Anais [...]**. [S. l.]: Associação Nacional dos Programas de Pós-Graduação em Comunicação, 2019b. Disponível em: https://proceedings.science/proceedings/100224/_papers/133360/download/abstract_file1?lang=pt-br. Acesso em: 25 set. 2023.

CAIAFA, Janice. Tecnologia e sociabilidade no metrô. **E-Compós**, Brasília, DF, v. 11, n. 1, p. 1-15, jan./abr. 2008. DOI: <https://doi.org/10.30962/ec.275>. Disponível em: <https://www.e-compos.org.br/e-compos/article/view/275/259>. Acesso em: 25 set. 2023.

CAIAFA, Janice. **Trilhos da cidade: viajar no metrô do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: 7Letras, 2013.

CAIAFA, Janice. Uma aventura própria das cidades. *In*: CAIAFA, Janice. **Aventura das cidades: ensaios e etnografias**. Rio de Janeiro: Ed. FGV, 2007. p. 117-181.

CARDOSO, Letícia Conceição Martins; COSTA, Márcio Leonardo Monteiro. A pertinência da etnografia em estudos de comunicação. *In*: BIBLIOTECA On-Line de Ciências da Comunicação. [Covilhã, Portugal]: Universidade da Beira Interior, LabCom – Comunicação e Artes, c2018. Disponível em: <https://www.bocc.ubi.pt/pag/cardoso-costa-2018-pertinencia-etnografia.pdf>. Acesso em: 25 set. 2023.

COMIM, Daniela Cristina. Em busca do elo perdido: solidariedade em um mundo pós-moderno. **Sem Aspas**, Araraquara, SP, v. 2, n. 1-2, p. 171-185, jan./dez. 2013. DOI: <https://doi.org/10.29373/sas.v2i1.6933>. Disponível em: <https://periodicos.fclar.unesp.br/semaspasarticle/view/6933/4993>. Acesso em: 25 set. 2023.

COMTE-SPONVILLE, André. **Pequeno tratado das grandes virtudes**. Tradução de Eduardo Brandão. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Transporte metroferroviário de passageiros**. Brasília: CNT, 2016. (Transporte & Desenvolvimento). Disponível em: <https://cnt.org.br/transporte-metroferroviario-de-passageiros>. Acesso em: 25 set. 2023.

CORTELETTI, Laís. **Efeitos configuracionais do sistema de transporte público: a extensão do Trensurb até Novo Hamburgo, RS**. 2015. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Faculdade de Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2015. Disponível em: <https://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/130702>. Acesso em: 25 set. 2023.

CRESPO, Antônio Pedro Albernaz; GUROVITZ, Elaine. A pobreza como um fenômeno multidimensional. **RAE Eletrônica**, São Paulo, v. 1, n. 2, p. 1-12, jul./dez. 2002. DOI: <https://doi.org/10.1590/S1676-56482002000200003>. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/raeel/a/LVPkw9yHZfJ9kvjC8VSgTsh/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 25 set. 2023.

DA MATTA, Roberto. O ofício de etnólogo, ou como ter anthropological blues. **Boletim do Museu Nacional: Antropologia**, Rio de Janeiro, n. 27, maio 1978. Disponível em: <https://revistas.ufrj.br/index.php/bmna/article/view/49240/26886>. Acesso em: 25 set. 2023.

DANIEL, Lindomar Pegorini. Urbanização e extrema pobreza no Brasil. **Revista de Estudos Sociais**, [Cuiabá, MT], v. 22, n. 44, p. 221-245, 2020. DOI: <https://doi.org/10.19093/res8945>. Disponível em: <https://periodicoscientificos.ufmt.br/ojs/index.php/res/article/view/8945/pdf>. Acesso em: 25 set. 2023.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal**. Tradução de Mariana Echalar. São Paulo: Boitempo, 2016. *E-book*.

DEAECTO, Marisa Midori. Fernando Braudel e o estudo das cidades: suas rotas e hierarquias nas origens do capitalismo moderno. **História Revista**, Goiânia, GO, v. 13, n. 1, p. 71-92, jan./jun. 2008. DOI: <https://doi.org/10.5216/hr.v13i1.5415>. Disponível em: <https://revistas.ufg.br/historia/article/view/5415/4434>. Acesso em: 25 set. 2023.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. **Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia**. Coordenação da tradução de Ana Lúcia de Oliveira. 1. ed. São Paulo: Editora 34, 1997. v. 4.

DIEFENBACH, Gustavo; MAIA, Marilene. **Desigualdades e renda no Rio Grande do Sul e Região Metropolitana de Porto Alegre: dados e análises**. São Leopoldo, RS: Instituto Humanitas Unisinos, 16 set. 2020. Disponível em: <http://www.ihu.unisinos.br/167-noticias/observasinos/602865-desigualdades-e-renda-no-rio-grande-do-sul-e-regiao-metropolitana-de-porto-alegre-dados-e-analises-2>. Acesso em: 25 set. 2023.

DREYER, Bianca Marder. **As relações e interações como princípios inerentes às Relações Públicas**: uma proposta teórica com diretrizes práticas para a disciplina. 2019. Tese (Doutorado em Ciências da Comunicação) – Escola de Comunicação e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019. DOI: <https://doi.org/10.11606/T.27.2019.tde-17052019-112427>. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/27/27152/tde-17052019-112427>. Acesso em: 25 set. 2023.

DUARTE, Jorge. **Estratégia em comunicação**. [2. ed.]. Brasília, DF: Conselho Nacional de Justiça, 2020. Material didático produzido para o Encontro Nacional de Comunicação do Poder Judiciário (3., 2019, Brasília, DF). Disponível em: <https://abcpública.org.br/wp-content/uploads/2021/02/Estrategia-em-Comunicação-JDuarte-2Ed-Out2020.pdf>. Acesso em: 25 set. 2023.

FARIAS, Magno Nunes; LEITE JÚNIOR, Jaime Daniel. Vulnerabilidade social e Covid-19: considerações com base na terapia ocupacional social. **Cadernos Brasileiros de Terapia Ocupacional**, São Carlos, SP, v. 29, artigo e2099, 2021. DOI: <https://doi.org/10.1590/2526-8910.ctoEN2099>. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/cadbto/a/ykWBT9zDyjPvV5DmRGV8vdw/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 25 set. 2023.

FERREIRA, Alessandro José Padin. **A comunicação presencial de sem-tetos na cidade de São Paulo**: a produção e distribuição da Revista Ocas. 2007. Dissertação (Mestrado em Comunicação e Semiótica) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2007. Disponível em: <https://tede2.pucsp.br/handle/handle/4881>. Acesso em: 25 set. 2023.

FONSECA, Pedro Ari Veríssimo da. **Formação do gaúcho**. Passo Fundo, RS: Ed. Diário da Manhã, 1982.

FRANÇA, Gustavo Rapozeiro. O ritornelo, a teoria espiral e as metáforas: possíveis associações entre o pensamento de Deleuze e Guattari, e Swanwick. **Interlúdio**, Rio de Janeiro, ano 6, n. 9, p. 65-77, 2018. DOI: <https://doi.org/10.33025/irdemcp2.v6i9.1829>. Disponível em: <https://portalespiral.cp2.g12.br/index.php/interludio/article/view/1829/1314>. Acesso em: 25 set. 2023.

FRANCO, David Silva; FERRAZ, Deise Luiza da Silva. Uberização do trabalho e acumulação capitalista. **Cadernos EBAPE.BR**, Rio de Janeiro, v. 17, n. esp., p. 844-856, nov. 2019. DOI: <https://doi.org/10.1590/1679-395176936>. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/cebape/a/9NJd8xMhZD3qJVwqsG4WV3c/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 25 set. 2023.

FREIRE, Taís Damasceno. A publicidade informal utilizada pelos vendedores ambulantes em ônibus de Salvador: análise dos influenciadores de consumo na decisão de compra. **Cairu em Revista**: Sociedade, Educação, Gestão & Sustentabilidade, Salvador, BA, ano 9, n. 13, p. 153-170, ago. 2020. Disponível em: https://www.cairu.br/revista/arquivos/artigos/20202/ARTIGO_10_PUBLICIDADE_INFORMAL.pdf. Acesso em: 21 jul. 2023.

GEERTZ, Clifford. **A interpretação das culturas**. [1. ed., 13. reimpr.]. Rio de Janeiro: LTC, 2008.

GOFFMAN, Erving. **A representação do eu na vida cotidiana**. Tradução de Maria Célia Santos Raposo. 10. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2002.

GOFFMAN, Erving. **Ritual de interação**: ensaios sobre o comportamento face a face. Tradução de Fábio Rodrigues Ribeiro da Silva. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011.

GOMES, Eduardo Ré. **Precariedade e informalidade**: as formas organizativas dos vendedores ambulantes em Canoas. 2020. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Administração) – Escola de Administração, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2020. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/232833>. Acesso em: 25 set. 2023.

GOVERNO federal já tem prazo para privatização da Trensurb. **Sul21**, [Porto Alegre], 24 jun. 2019. Disponível em: <https://www.sul21.com.br/ultimas-noticias/geral/2019/06/governo-federal-ja-tem-prazo-para-privatizacao-da-trensurb>. Acesso em: 25 set. 2023.

GRAZIA, Giuseppina Rosaria de. De trabalhador a pedinte. **Revista Katálysis**, Florianópolis, v. 10, n. 1, p. 75-85, jan./jun. 2007. DOI: <https://doi.org/10.1590/S1414-49802007000100009>. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rk/a/ymGykGVwK9MCCvPqQQzwtVd/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 25 set. 2023.

GUARNIERI, Ana Célia Martinez. **A comunicação no vínculo conjugal**. 2007. Tese (Doutorado em Ciências da Comunicação) – Escola de Comunicação e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007. DOI: <https://doi.org/10.11606/T.27.2007.tde-18072009-202533>. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/27/27152/tde-18072009-202533/pt-br.php>. Acesso em: 25 set. 2023.

HARVEY, David. **A loucura da razão econômica**: Marx e o capital no século XXI. Tradução de Artur Renzo. São Paulo: Boitempo, 2018.

INSTITUTO PARA O DESENVOLVIMENTO DO INVESTIMENTO SOCIAL. **Brasil Giving 2020**: um retrato da doação no Brasil. São Paulo: Instituto para o Desenvolvimento do Investimento Social; London: Charities Aid Foundation, 2020. Disponível em: https://www.idis.org.br/wp-content/uploads/2020/07/CAF_BrazilGiving2020.pdf. Acesso em: 25 set. 2023.

JARDIM, Marta Denise da Rosa. **Negociando fronteiras entre o trabalho, a mendicância e o crime**: uma etnografia sobre família e trabalho na Grande Porto Alegre. 1998. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 1998.

KONFLANZ, Celso. **A moderna tradição gaúcha**: um estudo sociológico sobre o tradicionalismo gaúcho. 2013. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2013. Disponível em: <https://repositorio.pucrs.br/dspace/handle/10923/1928>. Acesso em: 25 set. 2023.

KRAUSZ, Renato. Pobre doa mais que rico e privilegia causas urgentes. **Exame**, [São Paulo], 5 ago. 2021. Disponível em: <https://exame.com/bussola/pobre-doa-mais-que-rico-e-privilegia-causas-urgentes>. Acesso em: 26 set. 2023.

LEITE, Izildo Corrêa. Pobreza, representações, identidade e política social. *In*: JORNADA INTERNACIONAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS, 2., 2005, São Luís, MA. **Trabalhos apresentados** [...]. São Luís, MA: Universidade Federal do Maranhão, Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas, 2005. Disponível em: http://www.joinpp.ufma.br/jornadas/joinppII/pagina_PGPP/Trabalhos2/Izildo_Corrêa_Leite241.pdf. Acesso em: 26 set. 2023.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo, v. 17, n. 49, p. 11-29, jun. 2002. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0102-69092002000200002>. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/rbcsoc/a/KKxt4zRfvVWbkbgsfQD7ytJ/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 26 set. 2023.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. Etnografia como prática e experiência. **Horizontes Antropológicos**, Porto Alegre, ano 15, n. 32, p.129-156, jul./dez. 2009. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0104-71832009000200006>. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ha/a/6PHBfP5G566PSHLvt4zqv9j/?lang=pt&format=pdf>. Acesso em: 26 set. 2023.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. Quando o campo é a cidade: fazendo antropologia na metrópole. *In*: MAGNANI, José Guilherme Cantor; TORRES, Lilian de Lucca (org.). **Na metrópole: textos de antropologia urbana**. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2000. p. 1-30. Disponível em: https://nau.fflch.usp.br/files/upload/paginas/qnd_o_campo_cidade.pdf. Acesso em: 29 set. 2023.

MARTINS, Clitia Helena Backx. População em pobreza extrema: foco na Região Metropolitana de Porto Alegre e na região norte do estado. **Carta de Conjuntura FEE**, Porto Alegre, ano 20, n. 9, p. 6, set. 2011. Disponível em: <http://carta.fee.tche.br/wp-content/uploads/2013/12/carta2009.pdf>. Acesso em: 26 set. 2023.

MARTINS, Clitia Helena Backx; WINK JÚNIOR, Marcos Vinício. **Pobreza extrema em municípios do Rio Grande do Sul: evidências da multidimensionalidade**. Porto Alegre: Fundação de Economia e Estatística Siegfried Emanuel Heuser, 2013. (Textos para Discussão FEE; n. 114). Disponível em: <http://cdn.fee.tche.br/tds/114.pdf>. Acesso em: 26 set. 2023.

MOISÉS, José Álvaro *et al.* **Contradições urbanas e movimentos sociais**. Rio de Janeiro: Paz & Terra: Centro de Estudos de Cultura Contemporânea, 1978.

NANCY, Jean-Luc. **Corpo, fora**. Tradução e organização de Márcia Sá Cavalcante Schuback. Rio de Janeiro: 7Letras, 2015.

NÓVOA, Jorge. Sobre A nova razão do mundo. *In*: DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal**. Tradução de Mariana Echalar. São Paulo: Boitempo, 2016. *E-book*.

NUGEM, Rita de Cássia; SANTOS, Carlos Honorato Schuch; OLIVEIRA, Celmar Corrêa de. Transporte coletivo e saúde: uma questão de gestão. **Revista da Universidade Vale do Rio Verde**, Três Corações, MG, v. 10, n. 1, p. 186-198, 2012. Disponível em: <http://periodicos.unincor.br/index.php/revistaunincor/article/download/349/pdf>. Acesso em: 26 set. 2023.

OSTROWER, Isabel Milanez. **“Fazendo do limão uma limonada”**: moralidades, estratégias e emoções entre vendedores ambulantes nos ônibus do Rio de Janeiro. 2007. Dissertação ...

(Mestrado em Antropologia Social) – Museu Nacional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007. Disponível em: <http://objdig.ufrj.br/72/teses/671811.pdf>. Acesso em: 26 set. 2023.

PALÁCIOS, Annamaria da Rocha Jatobá. **As marcas na pele, as marcas no texto:** sentidos de tempo, juventude e saúde na publicidade de cosméticos em revistas femininas durante a década de 90. 2004. Tese (Doutorado em Comunicação e Cultura Contemporâneas) – Faculdade de Comunicação, Universidade Federal da Bahia, Salvador, BA, 2004. Disponível em: <https://repositorio.ufba.br/handle/ri/11292>. Acesso em: 26 set. 2023.

PARK, Robert Ezra. A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. Tradução de Sérgio Magalhães Santeiro. In: VELHO, Otávio Guilherme (org.). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1967. p. [25-66]. Disponível em: <https://edisciplinas.usp.br/mod/resource/view.php?id=4934059>. Acesso em: 26 set. 2023.

PEIRANO, Mariza. Etnografia não é método. **Horizontes Antropológicos**, Porto Alegre, ano 20, n. 42, p. 377-391, jul./dez. 2014. DOI: <http://dx.doi.org/10.1590/S0104-71832014000200015>. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/ha/a/n8ypMvZZ3rJyG3j9QpMyJ9m/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 26 set. 2023.

PEREIRA, Viviane Souza. Expressões da questão social no Brasil e população de rua: notas para uma reflexão. **Libertas**, Juiz de Fora, MG, v. 9, n. 2, p. 179-205, jul./dez. 2009. Disponível em: <https://periodicos.ufjf.br/index.php/libertas/article/view/18194>. Acesso em: 29 set. 2023.

PIRES, Lenin. **Esculhamba, mas não esculacha!:** uma etnografia dos usos urbanos dos trens da Central do Brasil. Niterói, RJ: Ed. UFF, 2011. Disponível em: <https://app.uff.br/riuff/handle/1/15065>. Acesso em: 26 set. 2023.

RAPOSO, Fernanda Menezes. **Informalidade em trânsito:** um olhar sobre os vendedores ambulantes dos ônibus no DF. 2015. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Ciências Sociais) – Departamento de Antropologia, Instituto de Ciências Sociais, Universidade de Brasília, Brasília, DF, 2015. Disponível em: <https://bdm.unb.br/handle/10483/11177>. Acesso em: 26 set. 2023.

REQUENA, Maisa Aparecida. **“Esse é o legítimo tá pessoal”:** o discurso dos vendedores informais em situação de trabalho. 2009. Dissertação (Mestrado em Linguística Aplicada e Estudos da Linguagem) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2009. Disponível em: <https://tede2.pucsp.br/handle/handle/14065>. Acesso em: 26 set. 2023.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz (org.). **As metrópoles e a Covid-19:** dossiê nacional. Rio de Janeiro: Observatório das Metrópoles; [São Paulo]: Fórum Nacional de Reforma Urbana, 2020. Disponível em: https://www.observatoriodasmetrolopes.net.br/wp-content/uploads/2020/08/As-Metrópoles-e-a-COVID-19_Dossiê-Nacional.pdf. Acesso em: 26 set. 2023.

RIPPEL, Ricardo. *Uma análise da mobilidade espacial na Região Metropolitana de Porto Alegre*. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, 21., 2018, [Poços de Caldas, MG]. **Anais [...]**. [Rio de Janeiro]: Associação Brasileira de Estudos

Populacionais, 2018. Disponível em: <http://www.abep.org.br/publicacoes/index.php/anais/article/download/2990/2854>. Acesso em: 26 set. 2023.

RODRIGUES, Adriano Duarte. A natureza intersubjetiva da comunicação. **Intexto**, Porto Alegre, n. 37, p. 76-88, set./dez. 2016. DOI: <https://doi.org/10.19132/1807-8583201637.76-88>. Disponível em: <https://seer.ufrgs.br/index.php/intexto/article/view/68625/39626>. Acesso em: 26 set. 2023.

RODRIGUES, Adriano Duarte. **Estratégias da comunicação: questão comunicacional e formas de sociabilidade**. Lisboa: Presença, c1990.

SALES, Davy Batista de. **Estratégias de sobrevivência e práticas alimentares no meio das ruas: um estudo sobre sociabilidade e alimentação entre mendigos na cidade do Recife/PE**. 2005. Dissertação (Mestrado em Antropologia) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, PE, 2005. Disponível em: <https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/1024>. Acesso em: 26 set. 2023.

SANEH, Giuliano. **Competição, irreflexão, conformismo: crítica à cultura da adaptação**. 2010. Tese (Doutorado em Sociologia Política) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2010. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/93934>. Acesso em: 26 set. 2023.

SILVA, Carlos Freire da. Viração: o comércio informal dos vendedores ambulantes. *In*: CABANES, Robert *et al.* (org.). **Saídas de emergência: ganhar/perder a vida na periferia de São Paulo**. São Paulo: Boitempo, 2011. p. 57-73.

SILVA, Edinéa Alcântara de Barros e. **Solidariedade em comunidades de baixa renda: análise das práticas cotidianas e da relação com o lugar a partir do sistema da dívida**. 2011. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Urbano) – Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Centro de Artes e Comunicação, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, PE, 2011. Disponível em: <https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/2883>. Acesso em: 26 set. 2023.

SILVA, Hebert Santos da. Modernidade, experiência e memória. **Revista Simbiótica**, Vitória, ES, v. 3, n. 2, p. 86-91, jul./dez. 2016. DOI: <https://doi.org/10.47456/simbitica.v3i2.15067>. Disponível em: <https://periodicos.ufes.br/simbiotica/article/view/15067/10671>. Acesso em: 26 set. 2023.

SILVA, Rita de Cácia Oenning da. **Performances de rua**. [Florianópolis, 2004?]. Projeto de pesquisa submetido ao Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da Universidade Federal de Santa Catarina, como requisito parcial do processo seletivo para o curso de doutorado.

SIMMEL, Georg A metrópole e a vida mental. Tradução de Sérgio Marques dos Reis. *In*: VELHO, Otávio Guilherme (org.). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1967. p. [10-24]. Disponível em: <https://edisciplinas.usp.br/mod/resource/view.php?id=4934059>. Acesso em: 26 set. 2023..

SOARES, Paulo Roberto Rodrigues; FEDOZZI, Luciano Joel. Porto Alegre e sua região metropolitana no contexto das contradições da metropolização brasileira contemporânea. **Sociologias**, Porto Alegre, ano 18, n. 42, p. 162-197, maio/ago. 2016. DOI: <https://doi.org/10.1590/15174522-018004206>. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/soc/a/fb8d88wFxc33ndHSRW5KcCz/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 26 set. 2023.

SOUZA, Jessé. **A classe média no espelho**: sua história, seus sonhos e ilusões, sua realidade. Rio de Janeiro: Estação Brasil, 2018.

SOUZA, Jessé. **A construção social da subcidadania**: para uma sociologia política da modernidade periférica. Belo Horizonte: Ed. UFMG; Rio de Janeiro: IUPERJ, 2003.

SOUZA, Jessé. A gramática social da desigualdade brasileira. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo, v. 19, n. 54, p. 89-96, fev. 2004. DOI: <https://doi.org/10.1590/S0102-69092004000100005>. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/rbcsoc/v19n54/a05v1954.pdf>. Acesso em: 26 set. 2023.

SOUZA, Jessé. **A ralé brasileira**: quem é e como vive. 3. ed. ampl. São Paulo: Contracorrente, 2018.

TRAVANCAS, Isabel Siqueira. A experiência etnográfica no campo da comunicação. In: REUNIÃO BRASILEIRA DE ANTROPOLOGIA, 27., 2010, Belém, PA. [Anais]. [Brasília, DF]: Associação Brasileira de Antropologia, 2010. Disponível em: https://evento.abant.org.br/rba/27RBA/arquivos/grupos_trabalho/gt32/ist.pdf. Acesso em: 26 set. 2023.

TRAVANCAS, Isabel Siqueira. Fazendo etnografia no mundo da comunicação. In: DUARTE, Jorge; BARROS, Antonio (org.). **Métodos e técnicas de pesquisa em comunicação**. São Paulo: Atlas, 2006. p. 98-109.

TRENSURB. **Regulamento do usuário**. Porto Alegre, [2019?]. Disponível em: http://www.trensurb.gov.br/paginas/paginas_detalhe.php?codigo_sitemap=3242. Acesso em: 29 set. 2023.

TURRI, Márcia Hoffmann do Amaral e Silva. **Sentidos de solidariedade**. 2015. Tese (Doutorado em Filosofia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016. DOI: <https://doi.org/10.11606/T.8.2016.tde-16052016-153103>. Disponível em: <https://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8133/tde-16052016-153103/pt-br.php>. Acesso em: 28 set. 2023.

VALLA, Victor Vincent; STOTZ, Eduardo Navarro; ALGEBAILLE, Eveline Bertino (org.). **Para compreender a pobreza no Brasil**. Rio de Janeiro: Contraponto: Escola Nacional de Saúde Pública Sergio Arouca, 2005.

VAZ, Paulo. A compaixão, moderna e atual. In: FREIRE FILHO, João; COELHO, Maria das Graças Pinto (org.). **Jornalismo, cultura e sociedade**: visões do Brasil contemporâneo. Porto Alegre: Sulina, 2014. p. 73-98.

VERÍSSIMO, Luis Fernando. Nosso Espaço. **Zero Hora**, Porto Alegre, p. 3, 7 maio 2007.

VIEGAS, Danielle Heberle. As cidades e as vozes: histórias de migração em espaços urbanos do sul do Brasil na metade do século XX. **Ágora**, Santa Cruz do Sul, RS, v. 20, n. 1, p. 16-25, 2017.

jan./jun. 2018. DOI: <https://doi.org/10.17058/agora.v20i1.11642>. Disponível em: <https://online.unisc.br/seer/index.php/agora/article/view/11642/7175>. Acesso em: 29 set. 2023.

VIEITES, Yan; GOLDSZMIDT, Rafael; ANDRADE, Eduardo B. Social class shapes donation allocation preferences. **Journal of Consumer Research**, [Chicago, USA], v. 48, n. 5, p. 775-795, feb. 2022. DOI: <https://doi.org/10.1093/jcr/ucab033>. Disponível em: <https://academic.oup.com/jcr/article-abstract/48/5/775/627687>. Acesso em: 10 out. 2023.

WILTGEN, Ricardo Pereira; REIS, Carlos Nelson dos. Pobreza urbana: uma *proxy* da Região Metropolitana de Porto Alegre. *In*: ENCONTRO DE ECONOMIA GAÚCHA, 6., 2012, Porto Alegre. [**Trabalhos apresentados**]. Porto Alegre: Fundação de Economia e Estatística Siegfried Emanuel Heuser: Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Programa de Pós-Graduação em Economia do Desenvolvimento, 2012. Disponível em: http://cdn.fee.tche.br/eeg/6/mesa3/Pobreza_Urbana-Uma_proxy_da_RMPA.pdf. Acesso em: 29 set. 2023.

WIRTH, Louis. O urbanismo como modo de vida. Tradução de Marina Corrêa Treuherz. *In*: VELHO, Otávio Guilherme (org.). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1967. p. [89-112]. Disponível em: <https://edisciplinas.usp.br/mod/resource/view.php?id=4934059>. Acesso em: 26 set. 2023.

ANEXO

Figura 1. Plataforma da Estação Esteio



Foto da autora

Figura 2. Plataforma da Estação Esteio



Foto da autora

Figura 3. Plataforma da Estação São Pedro



Foto da autora

Figura 4. Plataforma da Estação São Pedro



Foto da autora

Figura 5. Composições novas sem divisória entre os vagões



Fonte: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/grupo-de-investigacao/noticia/2021/05/seis-anos-apos-entrega-novos-trens-da-trensurb-nao-apresentam-falhas-graves-mas-pendencias-impedem-que-veiculos-sejam-acoplados-ckoko2u4e00bo018mu755ciux.html>

Figura 6. Composições antigas com divisória entre os vagões



Fonte: <https://www.flickr.com/photos/pacgov/12753290214>