

**“DEUS AJUDA A QUEM CEDO MADRUGA?”**  
**TRABALHO, INFORMALIDADE E DIREITOS**  
**CIVIS NOS TRENS DA CENTRAL DO BRASIL**

Lenin Pires

Era pouco mais de 18hs de um dia de maio. Havia trabalhado em minha pesquisa desde a manhã. Tinha feito entrevistas e conversado com alguns de meus principais interlocutores. À tarde tinha participado de reuniões na universidade. Naquele horário, para chegar em minha casa, em um bairro da zona norte do Rio de Janeiro, o trem para Santa Cruz era a minha melhor opção. Faltavam poucos minutos para a composição sair da estação Central do Brasil. A fila para comprar bilhetes estava grande e eu apressado. Após conseguir pagar a tarifa, acelerei o passo. Quando apontei na plataforma, percebi que havia um ligeiro tumulto na entrada do último vagão.

Em poucos segundos, a causa da retenção assumia forma e cor diante de meus olhos. Policiais do Batalhão Ferroviário da Polícia Militar, com seus uniformes azuis, botinas e cartucheiras pretas, realizavam uma *batida* nas carteiras e bolsas de homens e mulheres que pretendiam utilizar o último vagão para a viagem. O objetivo, possivelmente, era detectar a hipotética posse de entorpecentes.<sup>1</sup>

Imediatamente me lembrei de que um jornal de grande circulação em minha cidade havia noticiado, dias antes, que a empresa SUPERVIA, que detinha a concessão dos transportes ferroviários, estava mergulhada em dívidas. Devia a uma outra empresa privada que lhe fornecia energia elétrica para movimentar as suas composições. Da mesma forma, vários compromissos assumidos com o governo do estado em 1998, quando do processo de privatização dos serviços ferroviários, não haviam sido cumpridos. Em um *Box*, complementando a matéria, relacionou-se também o calor que incomodava os usuários e a falta de infraestrutura por

parte da SUPERVIA. Dizia ainda que a situação se agravava com a presença de ambulantes, pregadores e, sobretudo, pelo uso de maconha no último vagão.<sup>2</sup> A matéria fazia crer que o trem, apesar da privatização, estava uma *bagunça*.

Parecia-me que no interior de diferentes instituições – da SUPERVIA à Polícia Militar – pessoas teriam se sentido incomodadas com o teor da matéria. As providências cabíveis começavam a ser tomadas. Naquele dia, a ação policial era desenvolvida com a assistência de profissionais da GPS, vigilantes privados contratados de forma terceirizada pela concessionária de transportes. Um jovem de vinte anos, aproximadamente, foi detido. Ficava nervoso quando um dos policiais pegara sua carteira. Era magro, estava bem vestido, carregava uma mochila e tinha a pele morena clara. Ele advertira o agente de que a sua carteira tinha apenas dinheiro. Os policiais aparentemente se ofenderam, “O que você quer dizer com isso?”, perguntaram. Em seguida tiraram-no do trem e ordenaram que a composição partisse.

Quando o trem iniciou a sua viagem, os comentários entre os que ficaram no trem foram repletos de conceitos prévios sobre a prática da polícia. Da mesma forma, o jovem, na opinião de um grupo à minha frente, teria *dado mole*.<sup>3</sup> Para os rapazes e uma moça neste grupo de mais ou menos dez pessoas, o que os policiais queriam mesmo era dinheiro – e conseguiram.

Este tipo de comentário, envolvendo a polícia no estado do Rio de Janeiro, não me era estranho. Fosse ela civil ou militar<sup>4</sup>. Particularmente nos trens, onde havia alguns meses acompanhava as atividades de comerciantes ambulantes nas composições e plataformas das estações. Em minha pesquisa, buscava um entendimento sobre aquelas práticas e responder a uma pergunta: como era possível que quase 2.000 pessoas desenvolvessem aquela atividade sem autorização das autoridades governamentais ou da SUPERVIA? Acabei por conhecer outros atores, discursos e práticas naquele espaço social.<sup>5</sup>

Estava de pé em frente à última porta da composição. À minha direita, em um banco de quatro lugares, estavam sentados dois rapazes e a jovem. O mais falante tinha uma das pernas amputada, o que não o impedia de volta e meia se levantar, apoiado em sua muleta, e agitar quase um metro e noventa de seu corpo. Todos os três eram negros, e a moça tinha os cabelos alisados. À minha frente, quatro rapazes haviam aberto a porta da composição, o que não é permitido. Acionando dispositivos pneumáticos sobre a mesma, conseguiam viajar com as portas abertas, o que favorecia a circulação de ar no interior do trem. “Ainda bem”, pensei. Afinal, fazia calor e aquela composição, diferente de muitas das que atendiam o ramal de Deodoro, utilizado por um público de melhor poder aquisitivo, não tinha ar condicionado.

Uma roda de sueca – popular jogo de baralho praticado por passageiros nos trens – começava a ser montada. A jovem de cabelos alisados estava agitada. Ela falava em alto e bom som: “Tem um X-9 nessa porra!”. Os rapazes, em seus burburinhos desencontrados, pareciam concordar com ela. Nesse momento, temi que aquilo fosse comigo. X-9, na linguagem popular, é um informante da Polícia que age secretamente se infiltrando entre as pessoas. Como não era usuário daquele transporte, particularmente naquele horário, preocupei-me. Quase instintivamente, puxei da mochila um de meus textos xerografados em inglês e me pus a ler. Procurava ter o controle de minha representação (Bereman *apud* Zaluar, 1980), não apenas para prosseguir observando livremente a viagem, mas também porque temia que aquele grupo me hostilizasse fisicamente. O negro sem uma das pernas, olhando por cima de todos no vagão, falava também da presença de um X-9. Este, brandindo a muleta em um espaço exíguo, afirmava: “Esse X-9 vai se ver comigo!”. Fingia me concentrar na leitura. Na verdade, utilizava minha visão periférica para tentar descobrir se, ao falar do *espião*, eles se referiam a mim. Não demorou muito, porém, para que os acontecimentos se precipitassem sobre todos naquele vagão.

Cerca de 5 minutos depois, o trem estava chegando na estação de

São Francisco Xavier. Um pouco agoniado, me preparava para puxar do bolso uma moeda para comprar alguma coisa dos ambulantes que costumavam entrar nesta estação. Todavia, para minha surpresa, não foram os rapazes com suas geladeiras de isopor ou sacos de bala que entraram. Aproveitando a porta aberta pelos rapazes, entrou um homem muito alto, forte e de pele clara. Cabelo ralo, sem barba, não trajava camisa e tinha uma bolsa atravessada, como uma faixa. Na mão direita trazia uma pistola prateada. Atrás dele, outros homens, também armados, pareciam se posicionar para evitar que alguém saísse da composição. Foi quando percebi que um rapaz à minha esquerda saía do trem por uma das seis portas do vagão e se fixara na plataforma. Via-o, através da janela, conversando com outros homens que faziam parte da operação. Apontava freneticamente para o interior do vagão. A jovem tinha razão. Havia um X-9 entre nós.

O homem munido com a pistola olhava para cada um dos passageiros localizados no fundo do vagão e decidia quem ficava e quem saía. “Você” – dizia – “para fora!”. Alguns rapazes retrucavam sobre o porquê daquela atitude. A resposta era um tapa na orelha, ou na cara. Muitos jovens foram retirados para fora da composição desta forma. Eram jogados na plataforma, onde ficaram sentados, com as mãos na cabeça. Ficaram ali, sob a mira de revólveres dos outros homens que, conforme, vim a saber dias depois, seriam ligados à Polícia.<sup>6</sup>

Lembro que o tal homem olhou para baixo, encontrando-me em minha insignificância. Minha representação de estudante dedicado parece ter surtido algum efeito. Ou, talvez, minha pele não fosse tão escura como a de todos os outros que foram retirados. A já mencionada jovem, de cabelos alisados, não teve a mesma sorte. Um outro homem, negro, magro, meia altura, também armado, procurava por ela no interior do trem: “Cadê aquela neguinha do cabelo esticado? Eu quero aquela neguinha do cabelinho de *henê*”.<sup>7</sup> O X-9 parecia ter encomendado a alma da coitada.

Em meio à agitação que se instalara, ainda que colhido pela surpresa,

não pude deixar de registrar algumas situações que mais tarde procurei fixar em meu caderno de campo. Um homem, por exemplo, estava sentado no meio do vagão segurando uma enorme bolsa negra sobre o colo. Na verdade, era um ambulante que estava com mercadorias para vender. Até então, buscara dissimular sua atividade.<sup>8</sup> Quando a pancadaria começou, porém, ele não teve temor algum em expor a sua identidade. Pôs à mostra as suas mercadorias. O homem armado olhou para ele e seguiu adiante, em direção a um outro sentado em um canto. Este segundo, diante de figura tão ameaçadora, tirou sua mão de cima de uma pequena Bíblia que tirara do interior de uma mochila surrada. O grandalhão desviou o olhar. Eu, o camelô e o evangélico tínhamos algo em comum naquele instante: não éramos quem aqueles homens procuravam.

Encontrar a garota havia virado uma obsessão para aqueles homens. De uma ponta à outra dos 30 metros de vagão eles gritavam que não adiantava protegê-la. Andando em zigue-zague entre os 3 metros que separam as paredes internas da composição, resvalando nos passageiros amedrontados, um deles afirmava: “Ela vai pagar, como os outros!”. A um comando dos vigilantes, que permaneciam fora da composição, as portas se fecharam. Seguiu-se a isso um procedimento ainda mais inesperado: os homens armados forçaram os passageiros a se concentrar em apenas uma das extremidades do vagão, espremendo-nos. Apontando a sua arma com uma das mãos, um deles empurrava o meu peito. Ao seu lado, um outro agia da mesma forma. Alguns tapas foram dados em um rapaz que reclamava daquele tratamento adicional. Após alguns minutos, eles encontraram a garota. Ela foi retirada do vagão com as mãos nas costas e com um dos homens apertando o seu pescoço, por trás.

Voltamos a respirar aos poucos. Os indivíduos armados começaram a deixar o trem. Antes que os vigilantes, do lado de fora da composição, comunicassem por um rádio que o maquinista podia sair, um deles, com um tom aparentemente sério, que me resultou

irônico, se dirigiu para os passageiros e disparou: “Boa noite às senhoras e aos senhores. Obrigado pela colaboração. Desejamos que vocês tenham uma ótima viagem, pois amanhã é dia de trabalho”. Assim que este último se retirou, as portas fecharam. Um falatório geral irrompeu no interior do vagão. Uma senhora próxima a mim exclamou: “Quem saiu é porque estava devendo!”. O camelô arrumou as balas e bombons que trazia consigo e começou a gritar: “Tem pro senhor, tem pra senhora. Aqui comigo o passatempo de sua viagem!”. Tudo voltara à mais absoluta normalidade, como em um passe de mágica.

~~~~~ I ~~~~~

O episódio descrito acima é parte de minha experiência no lugar onde desenvolvi a pesquisa para elaboração de minha dissertação de mestrado. Em 2002, quando ocorreu, não o tinha relacionado imediatamente com o objeto da minha dissertação: o *esculacho*, que pode ser entendido como uma forma violenta de relacionamento, em termos físicos e morais, e que muitos atores nos trens reclamavam sofrer por iniciativa de outros atores – particularmente comerciantes ambulantes, ou camelôs, em relação aos vigilantes privados. Por outro lado, no processo de conclusão daquele trabalho não relatei o ocorrido com o tema dos direitos humanos; não que o negligenciasse, mas por acreditar que seu caráter implícito fosse suficiente. Essa é uma oportunidade de revisitarmos minha etnografia e fazer injunções que lancem novas luzes sobre o material. Aquecendo-o de outro ângulo, espero dar efetividade a uma das motivações que me moveram naquele trabalho: contribuir para dar alguma visibilidade a um segmento social marginal e marginalizado, em termos sociais e políticos.

A minha proposta aqui, portanto, é discorrer sobre situações etnográficas que nos levem a entender por que se podia reservar semelhante tratamento àquele público e, mais do que isso, por que, aparentemente, se podia naturalizar acontecimentos como os que acabei de narrar. Ao mesmo tempo em que buscarei apresentar situações envolvendo segmentos distintos entre aqueles que

utilizavam os trens à época, focalizarei as atividades comerciais ambulantes, que acompanhei mais de perto durante o tempo da pesquisa.

Em minha perspectiva, é possível demonstrar formas de representação do “outro”, e ações baseadas nestas construções, que remetem não apenas à demarcação de diferenças mas, primordialmente, à fixação de desigualdade como princípio ordenador das relações no espaço público fluminense, quicá brasileiro.

### **Aspectos iniciais da viagem**

Quando desenvolvi meu estudo, no período compreendido entre 2002 e 2004, cinco ramais de trens, contabilizando 89 estações, proporcionavam transportes para cerca de 400 mil pessoas.<sup>9</sup> A maioria delas, todas as manhãs, se dirigia para a Central do Brasil. Elas provinham de bairros das zona norte e oeste da cidade, assim como de 11 municípios que circundavam a antiga capital do Brasil. Este movimento diário de ir e vir, de uma localidade de moradia para o Centro, e depois o seu inverso, se apresentava para mim como constituído de dois momentos distintos.

Pela manhã, preparando o deslocamento coletivo para um mundo mais distante, “descendo para o centro”, onde os laços de intimidade com a família, com os vizinhos, tinham sido desatados na expectativa de imposição de um novo padrão de sociabilidade. No final da tarde, o processo inverso proporcionava a reintegração ao mundo conhecido. No primeiro poderia se requerer, idealmente, um maior recolhimento por parte das pessoas, resultando num maior distanciamento, como apraz a um mundo de regras pretensamente universais, particularmente no que dizia respeito aos relacionamentos nos espaços públicos. No segundo, uma maior informalidade e liberdade na formulação das regras de convivência. Nas inúmeras viagens que fiz, percebi que nos trens os usuários se representavam como membros de comunidades de passageiros, e não como

indivíduos isolados a utilizar um meio de transporte.

A Central do Brasil, assim, parecia para mim um portal entre dois mundos. Um lugar de passagem (Van Gennep, 1978), por onde muitas pessoas acessavam os meios para o seu sustento no próprio centro do Rio ou em bairros como Copacabana, Leblon, Ipanema, Urca, Laranjeiras, Barra da Tijuca, Tijuca, entre outros que abrigavam estratos das chamadas classe média e classe média-alta.<sup>10</sup>

A maioria dos passageiros dos trens trabalhava em bares, lojas de todo tipo, mercearias, oficinas mecânicas, gráficas, barracas de camelôs, entre muitas outras modalidades de empreendimentos. Também havia aqueles que trabalhavam em repartições públicas municipais, estaduais ou federais, escritórios de contabilidade, engenharia, advocacia, além, é claro, dos que prestavam serviços domésticos às pessoas dos segmentos de maior poder aquisitivo em suas residências.

Com rendimentos médios oscilando entre um e cinco salários mínimos, parte destas pessoas costumava ter outras ocupações para complementar as suas rendas. Algumas delas, em conversas informais, me disseram que organizavam festas, vendiam doces e salgados, trabalhavam como diaristas ou ajudavam a tocar algum tipo de empreendimento familiar, como uma birosca instalada na varanda de casa, por exemplo.

Estes trabalhadores eram homens e mulheres, de todas as cores e idades. Percebia-se uma ligeira predominância do gênero masculino na constituição daquele contingente, ainda que, em determinados horários, o público feminino fosse bastante significativo na composição do fluxo. A maioria era composta de pessoas jovens, na faixa entre 20 e 50 anos, predominantemente de cor *parda*. Contudo, chamava minha atenção o número significativo de negros. Àquela altura de minha vida havia circulado pelos quatro cantos da cidade do Rio de Janeiro e estava acostumado com o aspecto *moreno* da cidade.<sup>11</sup> Acreditava, por fim, que nos trens da Central transitava um público no qual traços étnicos chamados de afro-descendentes



podiam ser observados com maior frequência do que em qualquer outro lugar público no centro, zonas norte e sul do Rio, excetuando-se os seus morros e favelas.

### **Afunilando a questão**

O público para o qual foi designado o *corretivo* relatado no início, considerado por mim inusitado, cabia, portanto, nesta gradação étnica e sócio-econômica. Considerar o episódio inesperado, evidentemente, era algo inerente à minha perspectiva, uma vez que tomava como referência os padrões de relacionamento que correspondiam à minha experiência enquanto funcionário público federal, estudante universitário, morador de um bairro de classe média e usuário de serviços de transportes urbanos que atendem a este mesmo segmento sócio-econômico. Mas, como sugere a frase da senhora, ao final daquela pancadaria toda, o acontecido não parecia assim tão absurdo. Com o tempo, compreendi que, de fato, violência física, desconsideração e desrespeito à condição humana de determinados segmentos, patrocinados por pessoas que se julgavam momentaneamente acima de outras, eram formas de sociabilidade recorrentes naquele cotidiano.

### **A exposição à violência e a tênue linha entre legalidade e ilegalidade**

Durante parte de minhas viagens, por exemplo, testemunhei relatos cujos conteúdos podiam ser reveladores dos fatos vivenciados e das percepções dos indivíduos acerca das instituições sociais, particularmente aquelas responsáveis pela segurança pública. Os discursos expressavam que a convivência com a violência era significativamente maior no público que se deslocava através do ramal de Japeri, Santa Cruz e Belfort Roxo, por exemplo.

As formas como eram discutidas revelavam uma longa exposição ao problema e, em certa medida, uma certa banalização de um tema. Com frequência se arrolavam instituições como a Polícia na

condição de agremiação adversária, quando não inimiga, de segmentos populares. Mas a violência era também patrocinada por indivíduos em situação de desvio, ou por pessoas próximas àquelas que comentaram as suas experiências. Na época, para mim, isso era curioso. Organizações da sociedade civil – como ONGs e veículos de imprensa, orientados por representações de segmentos sociais médios – opinavam que as principais vítimas da violência se encontravam nas classes médias do Rio de Janeiro. Não era essa a minha constatação.

Foram muitos os episódios comentados. Nos meus registros de campo, entre os mais significativos consta um no qual um rapaz, num intervalo de quinze minutos, relatou quatro situações de violência na baixada fluminense. Lembro que ele contava os casos animadamente, em uma roda de pessoas no trem de Japeri, nas proximidades de uma das portas de um vagão.

Ele era proveniente da localidade de Austin, na cidade de Nova Iguaçu, e trabalhava em uma firma no centro da cidade. Segundo ele, numa certa noite havia desconfiado de que dois homens que entraram no ônibus em que viajava seriam assaltantes. Na primeira oportunidade, saltou do ônibus, não sem antes convidar um amigo que o acompanhava a fazer o mesmo. Ele teria advertido o companheiro com sinais feitos com os olhos, “característicos dessas ocasiões”. O amigo não entendeu ou não quis acompanhá-lo. Acabou sendo assaltado, conforme lhe fora informado posteriormente.

Em uma segunda ocasião, ele fora assaltado, mas para sua sorte os ladrões só haviam levado seu dinheiro, que somava pouco mais de setenta reais. “O dinheiro da firma”, disse ele, “os bandidos não viram”. Ele prosseguiu dizendo que ao registrar na polícia o ocorrido não teve dúvidas: informou que todo o dinheiro havia sido roubado, mais ou menos R\$ 400,00. “Me dei bem”, concluiu.

O terceiro comentário surgiu em consequência de uma pergunta surgida em sua roda de amigos. Indagaram-no se nos casos

anteriores havia ocorrido a utilização de armas. Ele disse que não tinha visto, particularmente no primeiro caso. Mas acabou falando de um acontecimento em uma festa, onde dois homens teriam se enfrentado. Um deles teria morrido. “Aquele parceiro, lembra dele?”, perguntou a um de seus interlocutores, para afirmar em seguida: “Não conseguiu puxar a sua arma a tempo”.

Chamou-me a atenção, nesses relatos, o tom de absoluta naturalidade com que foram veiculadas as histórias. Todavia, a liminaridade entre legalidade e ilegalidade em que viviam esses indivíduos não me podia passar despercebida. Nessa mesma direção, não era raro um policial surgir como uma personagem envolvida nos conflitos – geralmente como empreendedor de violência contra o próprio narrador ou contra terceiros, constituindo diferencial relevante diante da representação que tinham as aludidas ONGs em relação à violência.

Certa manhã, por exemplo, conheci na estação de Engenho de Dentro um jovem de nome Roberto. Ele era morador de Piedade e trabalhava em Nova Iguaçu. Achei aquela inversão curiosa, pois geralmente acontecia o contrário. O pessoal da *baixada* é que trabalhava no Rio. Comentei que não conhecia a cidade na qual ele trabalhava e queria saber o que achava dela. Disse-me que era tranquila. Muita gente tinha a *baixada* como perigosa mas, segundo ele, não era bem assim. Para Roberto a violência, onde existia, era “culpa” da polícia.

Contou-me, para ilustrar a sua afirmação, uma situação em que fora atropelado por uma mulher quando andava de bicicleta. Ele não se machucou, mas a bicicleta “ficou toda torta”. A mulher não fez menção de socorrê-lo. Quando acelerava para se retirar, foi detida por policiais militares que estavam próximos e tinha visto o atropelamento. A motorista fora levada para longe dele e conversou alguns minutos com os policiais. Estes mediaram no local do acidente a indenização a ser paga pela mulher ao rapaz. O jovem recebeu das mãos de um deles a quantia de R\$50. Depois de ser deixada

pelos agentes, a mulher revelou para Roberto que dera aos mesmos R\$150. Roberto alcançou os policiais, que aguardavam um sinal abrir, dizendo que R\$50 não consertaria a sua bicicleta. Segundo ele, a sua indenização ficou reduzida a R\$30.

A convivência com a violência, combinada com uma construção negativa das instituições formais de segurança pública, a partir da prática dos seus agentes, fazia com que muitos se mantivessem atentos aos procedimentos de homens que utilizavam fardas a pretexto de resguardar a ordem. Era o caso, por exemplo, de como os passageiros se relacionavam com os vigilantes dos trens. Isso não os fazia necessariamente insubordinados, nem desrespeitosos com relação àqueles homens, ou ainda com a própria polícia. Todavia, as suas experiências tinham-nos ensinado a desconfiar, tanto quanto possível, das verdadeiras motivações daqueles que usavam uniformes e se diziam vigilantes da ordem.

### **Os camelôs: um público dentro do público**

Voltando à interpretação do episódio que narrei na abertura desse texto, era pouco factível, em um primeiro momento, refletir sobre as razões para aquele tipo de tratamento dispensado ao público, como presenciei. Também era pouco plausível entender como era possível a naturalização que se seguiu ao ocorrido. Acompanhando, porém, o dia-a-dia das pessoas, as suas conversas e reações aos acontecimentos, foi possível ter um melhor entendimento sobre parte dessas percepções.

No entanto, foi acompanhando os comerciantes ambulantes dos trens da Central do Brasil que me foi possível visualizar os mecanismos de construção de lógicas que pareciam possibilitar a convivência com essa ordem de coisas. Afinal, os camelôs eram construídos enquanto sujeitos das mais variadas formas por aqueles que procediam de maneira discriminatória, seja na organização dos serviços de transportes, seja pelos responsáveis pela segurança dos trens e de nossa cidade.

Minha pesquisa no ambiente ferroviário passou a se deter sobre as práticas dos camelôs, e seu cotidiano, onde se buscava driblar a ausência de autorização e a repressão às suas atividades. Acabaram por permitir visualizar uma moralidade extensa, para além dos trens urbanos, e que parece estar em distintos lugares da sociedade carioca, quiçá fluminense. Estas se desenvolviam a partir de operações cotidianas que se davam nos limites possíveis dos conflitos, envolvendo comerciantes ambulantes e operadores de segurança pública e privada.

Neste exercício, onde combinei a análise de meus dados de campo e as discussões teóricas no âmbito do núcleo de pesquisa ao qual estou vinculado, me foi possível interpretar modos de se representar e classificar as pessoas demandando diferentes padrões de tratamento. Não raro, observei formas de violência difusa, de abrangência física e moral. Essa prática era de tal forma difundida que posso dizer, ainda que corra o risco de veicular termos opostos e pouco esclarecedores, que percebia uma prática de promoção da desigualdade entre iguais.

Talvez seja conveniente, numa tentativa de me fazer entender, focalizar os conflitos mais recorrentes que testemunhei nos trens da Central do Brasil: aqueles que podiam ser observados entre comerciantes ambulantes e vigilantes contratados pela SUPERVIA. Pode-se visualizar nestas relações parte das lógicas e valores que contribuía para a verificação de episódios como aquele que descrevi há pouco – lógicas e valores essas que me parecem presentes em outros contextos conflituosos.

### **O dia-a-dia**

O dia de um camelô típico, daqueles que já tinham uma clientela estruturada, começava muito cedo. Por volta das 5 horas da manhã muitos deles já se encontravam nos vagões, ou mesmo nas plataformas, oferecendo as suas mercadorias aos primeiros passageiros que se deslocavam para o centro do Rio ou para outras localidades nas quais trabalhavam.

Ele podia embarcar, geralmente, na estação mais próxima ao bairro em que morava e fazer sua primeira viagem em um trem que estivesse dirigindo-se ao centro do Rio. Procurava entrar no último vagão da composição e evoluir em direção ao primeiro, oferecendo os seus produtos. O ambulante conseguiria cumprir esse trajeto dependendo da lotação dos vagões. Um trem muito cheio dificultava a progressão do trabalho ambulante em seu interior, o que podia fazer com que o camelô só se dirigisse aos compartimentos a que julgasse conveniente, caso avistasse um cliente, ou que ele julgasse estar menos cheios do que outros. Ao se dar por satisfeito, em relação àquela composição, o camelô desembarcava em uma estação no meio do caminho e voltava, em um trem que se deslocasse até ao ponto de onde tinha saído. Com esse procedimento, esperava voltar a ter acesso a uma clientela igualmente conhecida, existente em outra composição, em horário distinto. No trajeto de volta, é claro, ele comercializava o que podia.

A maioria dos ambulantes morava em localidades servidas pelas estações do ramal no qual atuava. Um camelô que, por exemplo, comercializasse seus produtos preferencialmente no ramal Japeri moraria, provavelmente, em Engenheiro Pedreira, Queimados, Nova Iguaçu, Mesquita, entre outros bairros ou distritos de municípios atendidos pelos trens. Um ambulante que morasse em Madureira, ou adjacências, poderia vender sua *carga*, preferencialmente, no ramal Japeri ou Santa Cruz.

Não quer isso dizer que ele não pudesse efetuar as suas vendas no ramal Deodoro; caso optasse por isso, teria de se haver com a forte repressão das equipes de vigilantes contratados pela SUPERVIA, concentradas ao longo desse ramal devido às estratégias adotadas pela empresa. Um camelô que residisse em Barros Filhos ou Vila Rosali iria atuar prioritariamente no ramal Belfort Roxo; da mesma forma, comercializariam no ramal Gramacho aqueles que morassem próximos às estações servidas pelo mesmo. Dificilmente um camelô residia em regiões mais próximas do centro. Como a maioria dos usuários do trem, os camelôs também podiam ser

considerados parte do público de baixa renda. Mais do que isso, viviam em regiões e sob condições análogas àqueles.

### **Faixas de atuação e administração de conflitos**

Usualmente, um camelô não exercia a sua atividade em toda a extensão de um ramal, mas numa determinada faixa de estações. Nos horários de maior número de passageiros, ele podia operar em um número mais reduzido de estações. Do final da manhã até por volta das 16hs., quando os trens, em geral, estavam um pouco mais vazios, os ambulantes podiam atuar em um número maior destas. Dessa maneira, procuravam ter acesso a um número maior de potenciais compradores, como também evitar melhor a atuação da vigilância.

Percorrendo estas estações, indo e voltando inúmeras vezes, ele poderia ter acesso às clientelas construídas ao longo dos anos. Ao mesmo tempo, porém, ele resguardava distância de outros domínios, das clientelas de outros camelôs. Essa conduta era parte de uma negociação tácita que os camelôs faziam entre si. Em minhas observações, percebi que poucos camelôs saíam das suas faixas de atuação e menos ainda trocavam de ramal. Por outro lado, era mais comum vê-los no interior das composições do que nas plataformas.

### **Galera do contexto**

Um ambulante conhecido como Azulão era um camelô que morava em Jardim Primavera e atuava preferencialmente no ramal de Gramacho. Estava nos trens desde 1992. Ele era o secretário geral do chamado SINDATREM, entidade associativa de caráter informal que buscava a normalização das atividades ambulantes junto à SUPERVIA. Muito conhecido entre seus pares, era considerado como “*sendo do contexto*”. O produto que ele vendia era muito peculiar: revistas de entretenimento (palavras cruzadas, cartilhas, entre outras publicações *utilitárias*).

Ser do *contexto* e comercializar mercadorias específicas lhe permitia flunar em outros ramais com desenvoltura. Mesmo ele, porém, atuava a maior parte do tempo entre as estações de Caxias e Triagem. Uma parte do dia ele reservava para atender à sua clientela entre as estações de Caxias e Penha Circular; na outra parte, ele atuava mais entre Penha Circular e Triagem. Utilizando um pequeno espaço de tempo, Azulão costumava ir a outros ramais, até para poder conversar com seus colegas e organizar o *movimento*. Todavia, nos horários de maior circulação de passageiros no ramal de Gramacho (manhã e tarde, como os demais), ele cuidava da sua clientela; ao mesmo tempo, deixava livre a clientela dos seus colegas.

Quem não era do *contexto* tendia a proceder mais discretamente. A maioria, portanto, se mantinha fixa em um ramal e em uma determinada faixa de estações por diferentes razões: razões práticas, relacionadas ao acesso à clientela; éticas, em se tratando dos acordos tácitos que resguardavam os ramais para aqueles que eram *do lugar*, e, por fim, de segurança. Como dito anteriormente, a SUPERVIA mantinha um serviço de vigilância cuja principal função era a de não permitir o *assédio* dos camelôs aos passageiros, fazendo cumprir uma legislação específica, de que falaremos detalhadamente mais adiante. Quem atuava em uma determinada faixa de estações, acabava por desenvolver um conhecimento junto à clientela, que podia ser transformada em aliada contra a aproximação dos vigilantes. Várias vezes presenciei passageiros advertindo camelôs a este respeito. Eu mesmo já agira assim, quando percebia que um deles não dominava bem o seu ofício. Por outro lado, resguardar-se em uma faixa de estações possibilitava estabelecer maiores proximidades com os vigilantes, o que poderia garantir formas negociadas de permanência no lugar, gerando condições de convivência e de trabalho para ambos.

### **Cascudos, turistas e novatos**

Essa prática apurada era comum àqueles que, efetivamente, eram *do lugar*. Isto é, aqueles que diuturnamente, fizesse chuva ou sol,



estavam no trem e que a SUPERVIA, quando eu estava concluindo a minha pesquisa, calculava em cerca de 200 camelôs. Tais cuidados não eram comuns, por exemplo, entre os chamados *turistas*. Eram denominados assim, por parte dos próprios camelôs, aqueles que juntavam uns trocados, compravam umas balas, uns doces ou “enchiam um isopor” e partiam para dentro do trem durante um dia ou dois; estes, depois, desapareciam para comercializar suas mercadorias na praia, nos ônibus ou nas ruas. Os turistas eram considerados um problema pelos camelôs *casados*, justamente por não dominarem a ética do lugar. Não resguardando as faixas de atuação, já que não possuíam uma clientela fixa, assim como ignorando o procedimento-padrão frente aos vigilantes, acabavam protagonizando conflitos – seja com vigilantes, seja com outros camelôs – que podiam colocar em risco o sistema de acordos, sustentado por uma sofisticada etiqueta local.

Diferente do turista era o *novato*. A princípio, todo novato é turista. Afinal, não se sabia quanto tempo ele ia ficar por ali. No entanto, a condição de novato começava a ser assumida quando o camelô iniciante percebia que havia uma regra a ser seguida por ele em suas relações com outros camelôs e, principalmente, com a *guarda*. Quando isso era percebido e, pouco a pouco, o principiante começava a procurar um dos camelôs antigos para pedir orientações ou se queixar de alguma coisa, ele adquiria a condição de *novato*. Muitas vezes ele podia acabar sendo *peixe* de alguém mais experiente, que lhe passaria *a real*, ou, como era dito, que lhe ensinava “como é que a coisa funciona”.

### **Mercadorias e estratégias de venda**

A escolha da mercadoria a ser vendida era um dos conhecimentos mais importantes para que um camelô se pudesse fixar nos trens da Central. Diferentemente dos camelôs do asfalto, que contavam com depósitos para guardar as suas mercadorias, de forma a poder alternar a venda de produtos de acordo com as diferentes procuras ao longo de um dia, os ambulantes do trem não podiam errar.

Caso decidissem vender picolés e, de repente, o tempo ficasse chuvoso ou esfriasse, o risco da mercadoria encalhar era grande.

O camelô que começava a trabalhar cedo comprava a sua mercadoria de véspera. A maioria dos produtos que eram comercializados provinha de processos de industrialização. Desta forma, o camelô não só teria de tentar adivinhar a condição do tempo, como também levar em consideração o dia da semana em que estava.

As mercadorias comercializadas nos trens eram bastante variadas. Havia as mais comuns, entre aquelas utilizadas para alimentação, como bananadas, paçocas, balas, amendoins, biscoitos, chocolates em barra, bombons; para os dias de calor eram recomendáveis picolés, água mineral, refrigerante, refrescos industrializados e cerveja. Para comer, um biscoito leve (na época de minha pesquisa, o mais vendido era o *Torcida*). Episodicamente, entre os alimentos, alguns camelôs vendiam batatas fritas, barras de cereais, mas isso dependia do clima, do ramal (estes eram oferecidos prioritariamente no Deodoro) e dos preços no atacado.

Dependendo da pertinência e da aceitação das mercadorias pelos clientes, aliadas às suas táticas de venda – anúncio criativo, simpatia no trato com as pessoas, entre outras variáveis –, o camelô podia construir o seu “lugar ao sol”. A criatividade, muitas vezes, era um diferencial importante. Testemunhei as mais ousadas peripécias dos comerciantes para seduzir os fregueses. Alguns soltavam pipa ou jogavam pião dentro do trem; outros, que vendiam componentes de panela de pressão, antes de anunciar os produtos, imitavam com perfeição os chiados das panelas.

A criatividade era importante, mas eram as mercadorias, em suas pertinência e qualidade, os elementos mais significativos a embalar as diferentes trocas entre camelôs e seus clientes. Através delas o camelô podia construir a sua aproximação com o público e, a partir daí, a sua clientela.

## **Quanto ganhava um camelô?**

A comercialização de todas essas mercadorias rendia para um camelô experiente, em média, cerca de R\$600 por mês. Na época, isso era pouco mais de dois salários mínimos. Alguns ganhavam bem mais do que isso, outros nem sonhavam em chegar perto dessa cifra. Muitos reconheciam, porém, que se ganhava ali bem mais do que em muito trabalho formal.

A maioria, no entanto, sonhava em ter “um emprego de carteira assinada”. “É para garantir”, diziam alguns, se remetendo à possibilidade de problemas de saúde e à chegada da velhice, quando a aposentadoria poderia ser uma opção.

Os camelôs, em sua maioria, eram negros e pardos. Era comum desempenharem suas atividades de bermudas, camisetas e chinelos. Também era usual, em determinados horários, e dependendo do ramal e das mercadorias, comporem as suas vestimentas de forma mais sóbria, com calças jeans ou de tergal, sapato e camisas leves. Moravam, como disse, em localidades distantes, mas poucos pagavam aluguel. A maioria vivia em terrenos de posse, em favelas ou em casas próprias, pertencentes à família. A maioria era casada e tinha filhos. Aquelas pessoas viviam, como diziam, “correndo atrás do prejuízo”.

## **A segurança nos trens: quem vigia os vigilantes?**

Na época de minha pesquisa havia três tipos de vigilantes contratados pela SUPERVIA. No total, cerca de 600 homens estariam ligados àquela atividade. A maioria era contratada junto a uma empresa denominada GPS – Guarda Patrimonial e Segurança. Esta atuava na vigilância da maioria das estações e, em alguns casos, profissionais eram destacados para circular no interior dos vagões na tentativa de prevenir os chamados *furtos de clientes no sistema*, como me explicou em uma ocasião o diretor de segurança da SUPERVIA. Um outro grupamento era contratado junto à empresa *High Protect* (HP). Este efetivo ficava responsável pelo controle da chamada

evasão de renda e pela proteção ao patrimônio físico da empresa, começando pelos recursos encerrados nas bilheterias. Era atribuição dessa vigilância privada coibir as práticas de alguns passageiros que tentassem utilizar os trens sem pagar, manter vigilância permanente contra o roubo de bilheterias e – durante a madrugada – de cabos e fios. Por fim, existiam os profissionais denominados GACs – Grupo de Apoio ao Cliente –, que eram contratados diretamente pela SUPERVIA. Teoricamente, todos esses profissionais trabalhavam sem portar armas de fogo, com exceção de alguns ligados à HP, os quais, segundo a empresa, eram devidamente licenciados e atuavam mais no período noturno.

Na concepção da SUPERVIA, porém, ainda que não figurasse como o principal problema a comercialização de produtos em si, a atividade dos camelôs contribuía para encobrir a ação de indivíduos criminosos. Dirigentes da empresa me disseram que alguns se camuflavam na atividade de camelô, mas atuavam enquanto “passadores de drogas”, “olheiros” dos movimentos relativamente às bilheterias e às condições da segurança e como “informantes” de criminosos, que poderiam molestar os clientes nas saídas das estações. A empresa alegava, inclusive, que empreendera um serviço de *inteligência*, que levantara estes dados.

Estes argumentos, em certa medida, coincidiam com aqueles utilizados pelo Comandante da Guarda Municipal do Rio de Janeiro à época. Em diferentes oportunidades, o coronel Antunes atribuía à atividade comercial de ambulantes, nas ruas da cidade, a possibilidade da atuação de quadrilhas envolvidas com mercadorias roubadas ou contrabandeadas.<sup>12</sup>

Os vigilantes da SUPERVIA, por sua vez, eram orientados de acordo com essas representações contra o segmento ambulante nos trens. Em uma ocasião, numa viagem no trem de Deodoro, um profissional da GPS me disse ser solidário com os pais de família que estavam ali para “ganhar algum”. Contudo, ele tinha de pensar no passageiro e não permitir que nenhum camelô atuasse. Ele tinha informações de que entre os camelôs havia aqueles que

atuavam como *olheiros* de assaltantes que rendiam passageiros na saída das estações.

É possível que estivesse em curso, sobre a atividade comercial ambulante, o que o sociólogo Michel Misse designou por *sujeição criminal*, “um processo social que incide sobre a identidade pública, e muitas vezes íntimas, de um indivíduo” (Misse, 1999: 210). Vários elementos destacados pelo autor pareciam presentes nestas linhas de argumentação contra os camelôs. Além de serem considerados “desviantes, divergentes, problemáticos ou ilegais”, passavam, de acordo com os discursos relatados, a ser interpretados como *criminais*. Os ambulantes, por outro lado, procuravam opor a essa identidade atribuída pela SUPERVIA e seus dirigentes a representação de trabalhadores, muito embora reconhecessem que havia entre eles “alguns que vêm aqui para fazer bobagem”.

### Os “GPS”

O grupo mais numeroso, entre os vigilantes, era formado por profissionais da GPS, conhecidos por utilizar uniformes cinza, coletes de cor amarela e sapatos pretos, reforçados. Munidos de rádios, andavam sempre em grupo. Como mínimo, atuavam em dupla. Na rotina de serviço eram organizadas equipes distintas, umas para atuar nas plataformas, de maneira fixa, e outras para circular nos trens. As equipes de vigilância eram organizadas por ramal e, em praticamente todos os segmentos, desempenhavam a atividade de *recolhimento* das mercadorias dos camelôs.

A rotina dos guardas da GPS podia ser resumida da seguinte maneira: por volta das 4h30 de cada manhã alguns vigilantes assumiam o controle das estações, dispensando vigias da HP que guardavam as mesmas no período noturno. Muitos destes vigilantes moravam em localidades próximas às estações e ficavam responsáveis por estas. Outros, que assumiam estações mais distantes, se deslocavam pela cidade de acordo com as ordens elaboradas por um supervisor. Eram levados às estações através de transportes contratados pela SUPERVIA. Outros, já nas primeiras horas,

ficavam responsáveis por circular nos trens, atuando preventivamente contra o surgimento de conflitos pela manhã. Nos horários de pico, os vigilantes se concentravam mais nas plataformas e, principalmente, em localizações-chave que permitissem o acesso aos mais variados ramais.

A estratégia da vigilância da GPS, ao longo do dia, era concentrar as suas atividades no ramal Deodoro, que recebia um público distinto, do ponto de vista sócio-econômico, se comparado com os demais ramais. No meu entender, isso fazia parte da estratégia da empresa de disputar com as empresas de ônibus um público de classe média que residia nos bairros da zona norte carioca. O aumento dessa clientela não só reverteria em aumento da receita direta, como também na possibilidade de estabelecer contratos de propaganda com empresas que se interessassem por esse perfil consumidor.

Além disso, os vigilantes se detinham também em algumas estações chave, que permitiam acessar trens em diferentes direções. Assim, equipes se revezavam nas atividades de andar nos trens e se fixar nas plataformas, em cada ramal. Partindo da Central, a primeira estação a concentrar um contingente significativo de vigilantes era São Cristóvão, pois permitia o acesso a praticamente todos os ramais. Apenas os trens que iam para Japeri e Santa Cruz não paravam lá. Estes, no entanto, paravam duas estações depois, São Francisco Xavier, que era lugar de nova concentração de vigilantes. Ali se podia acessar os ramais Deodoro, Japeri e São Cristóvão. Por essa razão, era também um dos lugares que abrigava uma concentração de camelôs que procuravam, no entanto, se colocar em uma das extremidades da plataforma, evitando tanto quanto possível a presença dos profissionais de segurança.

Outros dois pontos de concentração de vigilantes eram as estações Engenho de Dentro e Deodoro, pelo mesmo motivo anterior. Acima de Deodoro, tanto em direção a Santa Cruz, quanto em direção a Japeri, a atuação dos GPS se restringia, praticamente, a algumas poucas estações. Evitava-se, tanto quanto possível,

confrontos com pessoas com histórico criminal nas chamadas estações *problemáticas*, com registro de violência e penetração do tráfico de drogas, conforme informações da BPFer.

Paralelamente à estação São Francisco ficava a de Triagem, que permitia o acesso aos ramais Belfort Roxo e Saracuruna. Esta poderia ser um lugar para fixação dos vigilantes se não fosse um problema: a estação de Triagem era, segundo se dizia, controlada por traficantes de droga da favela do Jacarezinho. Assim, a supervisão da GPS orientava seus subordinados a evitar, tanto quanto possível, parar por ali. Afinal, além dos guardas não terem proteção e treinamento para lidar com aquele tipo de situação, aquela era uma atribuição do Batalhão de Policiamento Ferroviário da Polícia Militar, enfatizavam os vigilantes em algumas das conversas que travamos.

Talvez por esse motivo, muitas reuniões dos camelôs, para discutir as suas estratégias de ocupação nos ramais, se davam na estação de Triagem. Ali, dificilmente os vigilantes ousariam lançar mão de alguma forma de violência contra os ambulantes. Alguns profissionais de segurança, reafirmando a representação orientada pela SUPERVIA, se aproveitavam dessa tática para enfatizar a opinião de que a atividade do camelô servia para encobrir “atividades criminosas” no ambiente dos trens. O fato é que, não podendo se fixar em Triagem, a estratégia da guarda era circular pelos dois ramais, evitando uma vez mais as chamadas *estações problemáticas*. Esse esquema de operação acabava, em certa medida, servindo de padrão para outros segmentos de vigilantes, cujas atribuições deveriam ser diferenciadas.<sup>13</sup>

Um vigilante, considerando-se a sua localização na estrutura de uma das empresas, a incidência de gratificações e outras vantagens, recebia entre R\$600,00 e R\$1.300. Como se vê, dispunham de rendimentos próximos ao público que serviam. Alguns deles não ganhavam mais do que muitos ambulantes. A maioria igualmente era constituída de negros e pardos e apresentava estatura mais alta e de maior compleição física, se comparada à média observada entre camelôs e usuários dos trens.

Curioso era notar que algumas das aspirações dos vigilantes não se distanciavam daquelas que haviam sido reveladas para mim por camelôs. A maioria dava muito valor ao título universitário e, por isso mesmo, quando se convenciam de minha identidade de pesquisador, contribuía sem muitas hesitações. Conheci igualmente ambulantes que eram detentores de títulos de nível superior e eram destacados nos relatos dos demais colegas como gente que não deveria estar por ali.

### **A polícia militar observa**

Quem acompanhava ao largo esse conjunto de operações, envolvendo vigilantes e camelôs, eram os policiais militares ligados ao Batalhão de Policiamento Ferroviário (BPFer). Estes me diziam que a atuação de todos eles, camelôs, GPS, HP, GAC, “era tudo ilegal”. O camelô não podia estar ali, pois não tinha autorização. Estava errado. Mas entendiam que aquele era um “problema social”, relacionado ao desemprego que se observava no país. A função dos vigilantes, portanto, era tirar o ambulante do local e não sua mercadoria. Logo, estava errado também. Um HP que agisse com violência contra uma pessoa que estivesse pulando um muro (e volta e meia isso acontecia), estava extrapolando as suas atribuições, e por aí vai.

Um policial me disse, em uma entrevista, que já estava até cansado de levar GPS para a delegacia, pois vários camelôs denunciavam aquilo como furto. “O problema é que isso não é furto; é roubo mesmo”, disse. Para ele, os “guardinhas” tinham que ser detidos, pois volta e meio incorriam em “usurpação do poder da polícia”. E acrescentou: “Na hora de tomar tiro de vagabundo, eles botam o galho dentro e sobra pra gente. Que papo é esse, então, de esculachar trabalhador?”. A SUPERVIA, por sua vez, reconhecia como irrisório esse tipo de conflito entre vigilantes e a Polícia Militar. “5 casos em 100”, estimavam.

Voltando aos GPS, poucos reconheceram a existência de episódios



envolvendo a detenção de vigilantes pela Polícia Militar. No entanto, queixavam-se de que havia momentos nos quais um vigilante ficava exposto, sem a proteção da SUPERVIA e, principalmente, da empresa que o contratara, a qual “tirava o cu da reta”. Por outro lado, desconfiavam das atitudes de determinados policiais que atuavam nos trens à paisana. Diziam que aquele tipo de presença policial era ilegal – o P2 – mas que se viam constrangidos a se relacionar com eles, pois muitos já estavam lá “desde o tempo da Rede Ferroviária”. Não sabiam se a SUPERVIA tinha conhecimento da existência dos mesmos ou se era uma forma de inserção de outros agentes de segurança, de maneira autônoma.

### **Um sindicato informal**

Administrados com os recursos locais, os conflitos existentes no sistema ferroviário não agradavam aos atores, em particular os camelôs. Havia alguns anos que a regularização das atividades tinha passado a ser uma meta para aquele contingente, antes mesmo do surgimento da SUPERVIA. Quando a administração dos trens estava sob o controle da CBTU ou da FLUMITRENS, foram feitas gestões neste sentido, sem muito sucesso. Para dar fim aos “abusos”, segundo diziam os ambulantes, faltava uma melhor organização.

Com a SUPERVIA, as possibilidades de negociação, nos primeiros anos, parecia real. Afinal, a empresa estava assumindo o controle do sistema, propondo mudanças significativas. Uma delas dizia respeito à utilização de vigilância própria, em substituição à polícia ferroviária. Ainda que amparada pela criação do BPFer, também em 1998, o serviço de segurança da empresa apostava em um processo que ela chamou de “reeducação do público”, nas entrevistas concedidas a mim. Com o tempo, as negociações aconteceram, com resultados positivos.

Um dos efeitos das conversas entre camelôs e a empresa foi a criação do Sindicato dos Ambulantes dos Trens da Central do Brasil,

o SINDATREM. Foi fundado em março de 2000. Nunca, porém, conseguiu registro formal na Justiça do Trabalho. O pedido formulado fora negado sob a alegação de que a atividade comercial ambulante não era uma atividade regulamentada pelo governo federal. Apesar disso, aquela organização, no seu primeiro ano de mandato, conseguiu promover o que os camelôs designaram como uma “trégua” entre camelôs e vigilantes. Em um período de 14 meses, foi interrompida a atividade de *recolhimento* de mercadorias por parte da vigilância da GPS, que antes dessa época chegou a contar com, aproximadamente, 900 homens empregados. Em contrapartida, os camelôs eram orientados a não sujar trens e plataformas e, percebendo sujeira, recolher o lixo com saquinhos. A entidade tinha, em pouco tempo, atingido o *status* de interlocutor reconhecido da SUPERVIA para discussão dos conflitos entre a empresa e os camelôs.

A sua principal função, no entanto, era tentar junto à SUPERVIA a normalização da atividade ambulante naquele espaço. Apesar da difícil tarefa, o sindicato não existia materialmente. Não tinha sede, cadastro ativo de sócios, mensalidades fixas, ou outros elementos que caracterizariam uma entidade desse porte. No entanto, do ponto de vista dos atores sociais que o conceberam, ele era muito ativo. Logo nos primeiros meses de atividade, realizaram um levantamento relacionando 950 ambulantes por ramal, locais de moradia, mercadorias vendidas, entre outras informações relevantes sobre aquele público. Logo se percebeu que o contingente era muito heterogêneo, havendo um número razoável de camelôs relacionados que não concordavam com a legalização, assim como um grande número que sequer respondeu aos questionários do sindicato.

O sindicato era constituído por uma diretoria de quatro membros: presidente, vice-presidente, secretário-geral e tesoureiro. A principal recomendação que esse passava a seus representados era que evitassem sujar os trens, “para não perturbar os clientes”. Coincidentemente, essa era a argumentação central da empresa contra os ambulantes.

### **Regularização e conflito: a sujeira como símbolo**

Em 2000, o SINDATREM e a SUPERVIA realizaram reuniões nas quais se discutiu um projeto de regularização da atividade ambulante. A SUPERVIA encomendou a elaboração do mesmo a uma empresa de consultoria denominada SPECTATORE. Tratava-se da constituição de uma cooperativa, por parte dos camelôs, ficando o sindicato como responsável pela mobilização da mão-de-obra. Nem todos os ambulantes em atividade teriam lugar no novo projeto. A venda de mercadorias seria centralizada em uma única empresa, e os camelôs passariam a utilizar uniformes e equipamentos padronizados. Todos os ambulantes teriam de ter autonomia e pagar a Previdência Social.

A proposta dividiu as opiniões entre os camelôs. Alguns achavam que a proposta permitiria manter a atividade e poria fim à violência. Outros, no entanto, achavam que os camelôs legalizados passariam a ser vítimas da violência de uma minoria que não conseguiria ou não podia se regularizar, devido a problemas com a justiça ou seus vínculos com outras atividades observáveis no sistema ferroviário. Diante do impasse, as negociações não avançaram.

A versão da SUPERVIA para a paralisação, porém, era calcada em uma visão de desorganização do segmento ambulante. Para ela, o sindicato não representava os camelôs, mas apenas uma pequena parcela que, segundo eles, “seguia o Azulão”. Por outro lado, os dirigentes da empresa que haviam se envolvido nas negociações desconfiavam que os camelôs não conseguiriam manter aquela atividade com os contornos disciplinares que o projeto delineava. Já estavam, por assim dizer, acostumados com a desorganização, com a sujeira e a baderna.

Em uma das oportunidades em que ouvi os dirigentes da SUPERVIA, eles deixaram claro que a sujeira resultante da atividade ambulante era o que mais incomodava a empresa. “Os clientes reclamam muito”, disse um dos coordenadores de estações e segurança. A informação, porém, não condizia com os dados que

a própria empresa coletava junto aos usuários e que perfaziam um quadro de reclamações e elogios mantido pela empresa, tendo em vista premiar os funcionários que desempenhavam suas atividades nas estações e composições.

Os camelôs, no entanto, procediam levando em conta os argumentos da empresa, muito embora não concordassem inteiramente com ela. Diziam em várias oportunidades que “quem suja o trem é o passageiro”; com discursos como esse, reduziam a sua participação na poluição do ambiente à sua condição de repassador de mercadoria. Isso, evidentemente, era apenas parte do que realmente acontecia. Vários camelôs não só sujavam deliberadamente composições e plataformas, ao consumir os próprios produtos, como poluíam ritualmente o espaço; seja ao desembalar as caixas dos produtos que iam comercializar, seja acionando o dreno das caixas de isopor, para aliviar o peso da água resultante da liquefação do gelo. Contudo, a orientação do sindicato era para que, além de não sujar, se recolhesse o lixo deixado para trás.

Noções de pureza e impureza, como assinalara Mary Douglas (1976), uma vez mais surgiam no horizonte discursivo e explicativo, contribuindo para formulações de categorias e estratificações sociais, hierarquizando práticas e posições no ambiente urbano. Elas estariam dispostas, portanto, em um universo semântico e de sentidos onde o lixo, em si, configuraria um símbolo dotado da capacidade de evocar múltiplos significados, relacionando não só características indesejáveis para o ambiente, mas também para determinado grupo humano, na perspectiva de outro grupo.

Um símbolo, no entanto, vincula-se a ritos, nos quais os homens recriam as categorias. Neste processo, emprestam significados que, uma vez sensorialmente perceptíveis, passam a ser acessíveis à ação propositada da sociedade (Turner, 1974: 42).

## Camelôs e vigilante: um ritual a explicitar o conflito e a complementaridade

*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  
(Camelô falando de seu cotidiano nos trens da Central).*

Camelôs e vigilantes, embora não fossem segmentos homogêneos, tinham formas peculiares de apropriação do espaço, baseadas em diferentes motivações e vínculos. Tendo em vista a inevitável proximidade das suas inserções, e os valores morais estruturantes dos diferentes espaços sociais que compartilhavam – os trens, as plataformas, os bairros de moradia, o pertencimento étnico-cultural à categoria *pardo* e, em muitos casos, religioso e de gênero –, as suas práticas, ao meu ver, podiam ser complementares. A existência de um alicerçava a permanência do outro. Ainda que os vigilantes encerrassem em si a representação do poder, este era mediado pela atenção dos demais atores, vigilantes alternativos sobre a moralidade que cobrava respeito e consideração de forma permanente nas diferentes apropriações do espaço.

Neste sentido, uma das respostas à questão que formulara inicialmente – ou seja, como os camelôs comercializavam suas mercadorias se suas atividades não eram autorizadas e, por outro lado, eram reprimidas – é que ambas as práticas transcorriam tendo como referências valores comuns que estruturavam não só as práticas dos comerciantes ambulantes e dos vigilantes, mas a quase totalidade das formas de conduta observadas no interior do sistema ferroviário.

A convivência entre estes atores se desenvolvia em um drama diário, acompanhado e testemunhado por muitos outros atores que, assim como eles, lutavam “pelo pão de cada dia”. Logo, cumpre-me apresentar a forma ritual como essa convivência complementar se viabilizava e, por fim, apontar para possibilidades de interpretação para duas categorias-chave inerentes àquele “processo ritual”: o *derrame* e o *esculacho*.

A idéia de ritual é utilizada aqui em um sentido amplo, dissociado do sentido moral-religioso que este termo detinha até ao trabalho seminal de Van Gennep (1978), dada a influência que Émile Durkheim exerceu na antropologia ocidental (Mercier, 1986:112-113). Sentido este que continuou sendo desafiado por estudiosos como Edmund Leach, um dos primeiros antropólogos a questionar o ritual como uma técnica para atingir fins, como teria sugerido Malinowski em suas observações entre os trobriandeses, e a entendê-lo como um processo que diria algo sobre aqueles que o praticam (Leach, 1995:75).

Adotando essa perspectiva inicial, tais processos encerrariam “uma reafirmação periódica dos termos nos quais os homens de uma dada cultura devem se comportar uns com relação aos outros para que haja o mínimo de coerência na vida social” (Mello & Cunha, 1998:71). Essa definição resulta, por fim, das contribuições teóricas de Victor Turner, que adotou o ponto de vista de Monica Wilson ao concordar que “os homens revelam no ritual aquilo que os toca mais intensamente e, sendo a forma de expressão convencional e obrigatória, os valores do grupo é que são revelados” (Wilson *apud* Turner, 1974:19).

A abordagem de Turner sobre os processos rituais privilegia as dimensões do drama social e do conflito, assim como a incidência do estado de liminaridade, onde as entidades e os sujeitos liminares “não se situam aqui nem lá; estão no meio e entre as posições atribuídas e ordenadas pela lei, pelos costumes, convenções e cerimoniais” (Turner, 1974:117).

Tais processos, no ambiente dos trens da Central, estavam encerrados no interior de dramas sociais onde, mesmo considerando as particularidades hierarquizantes da sociedade brasileira, se podia desenvolver uma consciência de direitos ou a percepção de vilipêndio dos mesmos. Tratava-se de um contexto onde, como lembrou Roberto DaMatta, as formações sociais “altamente diferenciadas, atomizadas e individualizadas” pareciam

estar ao serviço dos indivíduos que, por definição, já se encontravam separados. Os ritos, portanto, “seriam ocasiões de totalização, momentos onde é possível discernir concretamente ou não (dependendo do rito) grupos e categorias, inclusive de pessoas”.

Para melhor explicar o que chamo aqui de ritual, tomarei como referência apenas um dos muitos trajetos possíveis para comercialização das mercadorias, partindo da Central do Brasil.

Assim, na convivência cotidiana nos trens entre camelôs, passageiros e vigilantes contratados pela SUPERVIA (para nomear alguns dos principais atores em contato permanente) as formas de comunicação envolviam, principalmente, atitudes corporais, gestos, olhares e não-olhares, característicos de cada segmento social – inseridos, contudo, numa ética-estética de quem é do lugar e conhece os códigos para que se tornem possíveis interações que alinhavam práticas e discursos.

Os conceitos de *interação*, *desempenho* e *representação* serão empregados a seguir com os significados que lhes atribuiu Erving Goffman (2002), ou seja, como atividades de indivíduos ou grupos de indivíduos visando influenciar outros. Particular importância tem aqui o conceito de *desempenho*, sobretudo porque este se efetiva diante de uma platéia de observadores e co-participantes. No caso dos trens, as interações relacionando camelôs, vigilantes e outros atores eram permanentes, possibilitando o surgimento de relacionamentos sociais e, nestes, a definição de papéis sociais a promulgar direitos e deveres ligados a uma determinada situação (Goffman, 2002: 24).

### **Aspectos normativos regulamentados**

A contratação de vigilantes pela SUPERVIA, e as orientações que informavam as suas atividades, propugnavam a manutenção da ordem – que, naquele lugar, significava a observância do que estava exposto no Regulamento do Transporte Ferroviário. O referido regulamento, no que tangia as relações entre vigilantes e camelôs, era expresso nos trens e nas plataformas como o conteúdo do seu artigo 40, recitado de cor por estes dois personagens:

*É vedada a negociação ou comercialização de produtos e serviços no interior dos trens, nas estações e instalações, exceto aqueles devidamente autorizados pela Administração Ferroviária.*

**Parágrafo Único:** *É proibida também a prática de jogos de azar ou de atividades que venham a perturbar os usuários.*

## **O artigo 41 da mesma portaria ainda versava que**

*A Administração Ferroviária poderá impedir a entrada ou permanência, em suas dependências, de pessoas que se apresentem ou se comportem de forma inconveniente.*

O equilíbrio da convivência, de que falamos no capítulo anterior, estava pendente de um exercício diário e dinâmico de interpretações dessa regulamentação. Tais interpretações eram alcançadas de acordo com um ritual muito preciso, do qual participavam não só estes dois atores principais – o camelô e o vigilante (particularmente, o GPS) – mas outros tantos que exibiam a simples identidade de *passageiro*.

## **O ritual**

Durante a maior parte do dia, o comércio ambulante se apresentava como uma dinâmica ativa e discursiva. Como vimos, a comercialização de produtos na estação Pedro II tinha sido proibida pela empresa SUPERVIA. “É o cartão de visitas”, dissera-me um vigilante, certa vez. Nas primeiras horas da manhã e no final da tarde, também não se percebia concentração de ambulantes nas estações próximas ao centro, como Lauro Muller (Praça da Bandeira), São Cristóvão, Derby Clube (Maracanã) ou Mangueira. As atividades eram desenvolvidas mais incisivamente a partir de dois pontos: as estações de São Francisco Xavier e Triagem.

Os vagões dos trens que saíam da Central do Brasil, durante todo o dia, eram vistoriados por pelo menos dois vigilantes. Em seus inconfundíveis uniformes, eles se certificavam de que não havia



pessoas que se apresentassem ou se comportassem “de forma inconveniente”.

Ele era repetido em outras estações grandes, como Engenho de Dentro, Deodoro e, claro, nas estações terminais. Nestas inspeções, a venda de produtos, que contrariava o artigo 40 do Regulamento dos Transportes Ferroviários, era a atitude inconveniente que, teoricamente, não podia ser tolerada. Todavia, como já ficou transparente, a vistoria não impedia que o comércio se realizasse.

Mas quando se iniciava o ritual? As vendas, como disse, podiam começar em uma estação mais distante. Isso não significava, porém, que os ambulantes surgiam obrigatoriamente de uma plataforma no meio do trajeto. Muitos deles, na verdade, partiam da origem com o trem. Entender como isso era possível permitia visualizar o início do ritual. Um passageiro de primeira viagem podia se surpreender quando, como que num passe de mágica, caixas de isopor enormes, carregadas de refrigerantes e cervejas, ou então *varais* com dezenas de produtos surgiam não se sabia bem de onde. Uma observação atenta sobre os momentos que antecediam a partida do trem, assim como em relação aos momentos de inspeção dos vagões, me ajudaram a esclarecer o mistério.

O fato é que os produtos que eram comercializados nos trens haviam sido comprados nos depósitos de atacado. O Rio de Janeiro estava repleto destes estabelecimentos, particularmente nas imediações da Central do Brasil. Havia, como já foi dito, aqueles que o faziam em mercados de atacado localizados em Madureira, Campo grande, Caxias, entre outros. Segundo os camelôs, uma parte significativa das mercadorias era adquirida pelos ambulantes ali mesmo, no centro do Rio.

Os ambulantes acessavam os trens com estas mercadorias pela roleta como todo e qualquer *passageiro*. Afinal, muitos portavam as mais diferentes modalidades de bolsas e pacotes. Isso parecia razoável. Por outro lado, o direito de ir e vir não podia deixar de ser reconhecido pela SUPERVIA, pelo menos no contexto social da

vida urbana onde uma pessoa pagava para ter acesso a um serviço. Contudo, ao passar na roleta com os produtos, os camelôs deveriam chamar a atenção, mas isso não ocorria.

Era comum perceber, por exemplo, a movimentação de muitas caixas grandes, de variados produtos, passando, por exemplo, pelas roletas da Central do Brasil. Estas, às vezes, congestionavam o acesso dos demais usuários. Estas caixas quase sempre estavam bem amarradas, como se fossem aguardar muito tempo até chegar a algum destino. Muitas vezes, porém, eram desamarradas e seus conteúdos divididos dentro do próprio trem, entre quatro ou cinco ambulantes. Estes iniciavam no melhor momento a venda das mercadorias em seu interior: doces, pirulitos, chocolates, biscoitos, batatas fritas, entre outras. Esta movimentação de produtos acontecia durante todo o dia, em muitas estações. Passavam, na maioria das vezes, pela roleta e não sofriam nenhum tipo de restrição.

Por outro lado, quando os vigilantes iniciavam suas vistorias, uma grande quantidade de pessoas aguardava junto à saída da composição com bolsas enormes, a maioria delas negras ou azul-marinho. Muitas destas últimas, porém, se apresentavam molhadas ou pingando água de seu interior, resultado do processo de liquefação do gelo que era utilizado para gelar refrigerantes, águas e cervejas que seriam, claro, comercializados. Não raro percebia-se bolsas e sacolas em formato de geladeiras de isopor ou saliências denunciando latas cilíndricas, daquelas que acondicionam refrigerantes, entre outros formatos. Em muitas situações os vigilantes passavam por estes *passageiros* como se nada percebessem.

Uma vez o trem em movimento, era preciso, na ótica do ambulante, saber qual o melhor momento para que os produtos fossem oferecidos aos seus clientes. Como disse anteriormente, as estações em que a maioria dos ambulantes entrava em ação eram as de São Francisco Xavier ou Triagem; estas serviam para transferência entre vários ramais, ainda que, vez por outra, a própria estação ou o trem pudessem estar *lombrados*. O segredo da atividade residia no

domínio das informações contidas na grade de horários dos trens. Saber, com precisão, o momento em que cada trem passava, em cada uma das estações, de forma a evitar o encontro com os vigilantes.

O ideal era sair de um trem e entrar imediatamente no outro. Ao deixar a composição, sempre que possível, os produtos deviam ser guardados nas bolsas ou nas caixas, protegidos dos olhares do público. Contudo, caso fosse necessário se deter por alguns minutos em uma estação, o usual era que o camelô se posicionasse sempre em uma das extremidades. Percebi que em muitas estações havia acordos tácitos. Os vigilantes andavam até a uma certa região da plataforma. Os camelôs deviam se manter discretos, com suas bolsas fechadas e mercadorias guardadas. Alguns optavam por esconder os seus pertences nas plataformas. Essa operação, contudo, devia ser conduzida cuidadosamente para que os vigilantes não percebessem. Podia ser considerada falta de *respeito*, sobretudo aos olhos dos passageiros que testemunhavam tais movimentos nas plataformas, o que desmoralizaria a autoridade do vigilante.

Caso ocorresse um encontro com os guardas, particularmente no interior dos trens, era preciso agilidade para guardar as mercadorias na tal sacola ou saco plástico, e fingir que sua presença ali não se vinculava às práticas comerciais. Caso houvesse um culto em curso, bastava se colocar nas proximidades, com cuidado para não invadir o espaço da *igreja*. Mesmo que determinado ambulante já fosse conhecido da vigilância, ou tivesse sido vítima de um *derrame*, ele poderia se esquivar da repressão às suas atividades comerciais se tivesse tempo de dissimular a sua prática e os vigilantes ficassem satisfeitos com a sua *interpretação*.

Essa satisfação, no entanto, dependia de que os mesmos acreditassem que o público que assistia à manobra interpretava essa atitude como *respeitosa*. 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 frente aos

olhos dos outros usuários dos trens. O ambulante, portanto, devia demonstrar *respeito* ante a 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 a sua saída das imediações.

O sistema ferroviário, enquanto um processo, surgia assim como uma *communitas*, na qual, independentemente das posições sociais dos atores – se camelôs, vigilantes ou passageiros –, eles estariam “uns com os outros”. Os atores agiam de acordo com uma moralidade que combinava, simultaneamente, os direitos dos indivíduos de acordo com a posição na estrutura social – resultando no respeito –, e a atenção a um sentimento de bondade humana – a consideração (Turner, op. cit.: 129).

### **O derrame**

Havia situações em que os camelôs se viam privados das mercadorias que comercializavam, quando estas últimas eram tomadas pelos vigilantes. Tais episódios eram qualificados pelos camelôs como *derrame*. Não se sabe ao certo a origem dessa categoria nos trens, mas na época da minha pesquisa ela era também utilizada nas ruas por outros camelôs.

Em uma certa ocasião, tive a oportunidade de conversar conjuntamente com profissionais de segurança e camelôs, que conviviam pacificamente em uma das estações do sistema. Perguntei sobre os motivos que levavam a um *derrame*. Um vigilante disse-me que isso só acontecia quando havia uma ordem superior, geralmente da supervisão de segurança. Um deles disse que quem era “punido” mesmo era “aquele ambulante que não atende à ordem de se retirar do local”. Os camelôs, por outro lado, me informaram que, na maioria das vezes, os derrames aconteciam porque certos ambulantes costumavam *pisar na bola*. Um importante interlocutor entre os camelôs dizia, na ocasião, que havia ambulantes que estavam ali para “*bagunçar e todo mundo acaba pagando o pato*”.

Havia situações em que um supervisor pedia a um vigilante, geralmente um GPS, que recolhesse a mercadoria de um camelô – o que, aliás, não era previsto em nenhuma norma legal vigente. Cumprindo a ordem, o vigilante “dava um papo”, ou seja, explicava que o seu emprego estava em jogo e negociava a apreensão de metade da mercadoria. Caso fosse possível, quando o supervisor deixasse a estação, ele a devolveria. Segundo os camelôs, esse tipo de procedimento sequer podia ser qualificado plenamente de derrame, pois o ambulante ficara com parte da mercadoria e podia correr atrás para refazer o seu capital e, pelo menos, retornar no dia seguinte.

Na maioria dos episódios, porém, não havia conversa e os camelôs perdiam tudo. Isso acontecia, por exemplo, quando um camelô não tomava os devidos cuidados rituais e permitia que um vigilante chegasse perto demais, não lhe dando tempo de dissimular respeitosamente a sua condição. Nestas situações, perdia-se tudo “na moral”, diziam alguns ambulantes, reconhecendo que haviam “dado mole”. O derrame, portanto, era uma prática igualmente não autorizada, mas muitas vezes qualificada como legítima pelo segmento que sofria os seus efeitos.

Esta reflexão me levou a considerar a possibilidade de ser o derrame um instrumento com um papel bem definido dentro do ritual. Parecia se constituir como uma sanção aos desvios dos camelôs diante das regras estabelecidas tacitamente entre os mais diferentes atores que compartilhavam aquele espaço social. A sua ocorrência, independentemente da sua previsão legal, poderia ser uma espécie de *castigo* a alguma atitude equivocada em meio ao ritual descrito. Em outras situações, poderia ser uma maneira de “mostrar serviço”. O recolhimento de mercadorias era a atividade que mais mantinha os vigilantes ocupados, conforme se pode constatar a partir da análise dos dados sobre os índices de segurança da SUPERVIA para o ano de 2004.

| Índices de Segurança       | Ano de 2004 |
|----------------------------|-------------|
| Roubos à bilheteria        | 63          |
| Furtos e roubos a clientes | 46          |
| Furtos de Fios e Cabos     | 190         |
| Prisões e flagrantes       | 233         |
| Mercadorias recolhidas     | 9.439       |

Fonte: Coordenação de Estações e Segurança da SUPERVIA S.A.

O *derrame*, por outro lado, também poderia ser interpretado como uma prática que legitimava a presença de ambos os atores, por razões distintas.

No plano objetivo, reunindo os vigilantes e as empresas para as quais trabalhavam, expressava em números a suposta eficiência das ações daqueles profissionais. Do ponto de vista simbólico, na relação entre ambulantes e vigilantes, o derrame os igualava a partir de supostos desvios. Ambos atuavam à margem de uma autorização, mas, ao mesmo tempo, nos limites concebidos pela moralidade local, dramatizada no ritual cotidiano.

O *derrame*, utilizando a perspectiva dos policiais militares do BPFer, poderia ser associado a um plano ilegal e, portanto, de avacalhão dos estatutos legais. Confrontava-se a legitimidade do papel de um vigilante com a ilegalidade de seus atos, promovendo a *anarquia* na relação destas agremiações de segurança privada com aquelas oriundas do poder público. Elementos que podem ser resumidos, portanto, como uma *esculhambação* da lei e da justiça, mas, de acordo com Kant de Lima, tolerável em nossa sociedade, em consequência do “capital simbólico” do campo do direito reproduzir “uma imposição das ‘autoridades’, não importa quão legal e legitimadamente produzidas e postas em vigor” (Kant de Lima, 2000: 109). A ilegalidade dos atos dos vigilantes, assim, ficava em segundo plano, na mente dos participantes do cotidiano dos trens,

diante da legitimidade dos mesmos dentro dos processos rituais que reinterpretavam o artigo 40.

O problema, no entanto, era quando os vigilantes, que sempre andavam em grupos, decidiam reter a mercadoria de um camelô e *esculachar*. É esse o ponto em que minha interpretação dá lugar a conjecturas em torno dessa categoria – o *esculacho* – que me parece igualmente importante para entender o ritual e, por conseguinte, por que razão o comércio ambulante se mantinha regularmente em atividade.

### **O esculacho**

Qualificado por diferentes atores que utilizavam os trens como forma de relacionamento violento, tanto físico quanto moral, muitas vezes o esculacho se seguia ao derrame. Era o que mais revoltava os camelôs. Uma vez, durante uma reunião do SINDATREM, ouvi um camelô conversando com um outro e, em tom de desabafo, afirmou que “o derrame é do jogo, tudo bem. O problema é o esculacho”. Mas o que seria, afinal, o esculacho?

Ao questionar diretamente os meus interlocutores, obtive as mais variadas respostas, em diferentes situações, em forma de exemplos.

Numa certa ocasião, uns garotos vendiam picolé e foram cercados na estação de São Francisco Xavier. Cerca de dez vigilantes tomaram as suas mercadorias, perfilaram as mesmas na plataforma e chutaram, como se de bolas de futebol se tratasse. Depois, ficaram rindo. Noutra ocasião, após tomar as mercadorias de uns adolescentes na mesma estação, vigilantes mandaram-nos sair andando de pés descalços, pelos trilhos, sob um forte sol de verão.

Rivaldo, o camelô que vendia doces caseiros que citei anteriormente, e que foi um dos meus principais interlocutores, falou-me numa entrevista sobre a sua prática e, adicionalmente, contou-me um episódio vivenciado por ele na extinta estação da Leopoldina.

*no tempo da guarda da Rede Ferroviária [Federal] eu era*

*bastante conhecido. Os guardas sempre me respeitavam e eu também respeitava todos eles. Apesar de que tem alguns que são muito carrascos. Teve uns que fizeram até umas covardias comigo. (...) me colocaram num quartinho lá na [Estação} Leopoldina; um quartinho que só cabia umas dez pessoas, botaram deztoito. Aí eu passei mal e me tiraram de dentro. Deixaram os camelôs tudo preso dentro. Foi um trabalho danado. Mas a maioria da guarda sempre me considerou muito.*

Como se vê, a prática do esculacho era antiga e, em certa medida, parecia mesmo ter sido inspirada nas práticas contumazes dos agentes estatais de segurança. Inajá, um jovem camelô com pouco mais de vinte anos, mas já considerado *cascudo* na época de minhas inserções no trem, explicou de forma concisa o seu conceito para esculacho:

*Esculacho é humilhação. Não é tirar a mercadoria, pois isso a gente já tá acostumado. Mas tirar o que é nosso e ainda dar um tapa na cara de um homem, isso sim é esculacho. É coisa que não se esquece e que a gente depois tem que correr atrás para não perder o respeito.*

A categoria *respeito*, nos mais variados contextos em que era empregada, parecia soar como similar à idéia de honra, ou seja, “o valor de uma pessoa aos seus próprios olhos, mas também aos olhos da sociedade local” (Pitt-Rivers *apud* Velho & Alvito, 1996: 148). Era, por assim dizer, um bem intrínseco à pessoa, um direito natural a que todos naquele contexto faziam jus e, portanto, inviolável, independentemente da posição social dos atores. Mereciam respeito os camelôs na sua luta diária, assim como os vigilantes que estavam ali, pois eram “pais de família”.

Discutindo a noção de *respeito* entre moradores de *Brasília Teimosa*<sup>14</sup> e empregadas domésticas, no Recife, Dominique Vidal opinou que esta categoria poderia possuir significados distintos, dentro de um quadro de ambivalência que caracterizaria a modernidade à brasileira, em seu manuseio pelos segmentos urbanos mais empobrecidos.



De uma maneira geral, para ele, o respeito exprimiria, no Brasil, “o reconhecimento do pleno pertencimento social de um indivíduo, definido como pleno pertencimento à humanidade por oposição ao que evoca a condição, por exemplo, de escravo” (Vidal: 2004: 15). O respeito reivindicado por aqueles atores sociais subentenderia um pertencimento a uma totalidade ordenada e harmoniosa, na qual cada um teria o seu lugar reconhecido, ainda que em uma posição subalterna. Segundo Vidal, “a reivindicação de respeito exprime tanto uma preferência pelas formas antigas de relações hierárquicas, entre dominantes e dominados, quanto uma demanda de igualdade, ela mesma complexa” (Vidal, op.cit.: 16).

A idéia de “correr atrás” para não perder o respeito, quando veiculada no trem, investia-se de um significado distinto do “correr atrás do prejuízo”, do “se virar para não deixar faltar o leite das crianças”, muito embora se inscrevesse em uma ética masculina por uma idéia de *respeito* construído com valores masculinos, mas válidos para todos os gêneros e faixas etárias. O “correr atrás”, mais do que uma ação pela sobrevivência, se apresentava como uma reação pela manutenção do *respeito*, sem o qual não se podia sobreviver com autonomia naquele ambiente.

### **A reação ao esculacho**

A incidência do esculacho parecia suscitar reações que propiciavam a emergência de diferentes dispositivos e instrumentos que, buscando pôr fim ao mesmo, concorriam para administrar os conflitos latentes e efetivos, não só entre camelôs e vigilantes, nos trens, mas em muitos outros contextos, relacionando muitos outros atores sociais.

Nas ruas da Central, por exemplo, os sucessivos abusos cometidos por agentes de segurança, que atuavam de forma repressiva contra o comércio informal, motivaram a organização de um contingente muito significativo de comerciantes. Dessa organização resultaram formas associativas que conquistaram junto ao poder público municipal, na década de 1990, a concessão de espaços públicos

para a legitimação de suas práticas comerciais. Segundo Bruno Lautier, até 1997 verificara-se na cidade do México uma situação análoga, que ele considerava muito rara, devido ao peso político inferior dos comerciantes informais frente àqueles estabelecidos formalmente (Lautier, op.cit.: 78). Só no centro do Rio, naquele mesmo período, já existiam pelo menos três pontos como esses.

Nos trens, uma forma crescente de reação era o indiciamento de vigilantes por roubo ou furto de mercadorias. Em um episódio que era contado como um verdadeiro mito no sistema, vigilantes abordaram um camelô chamado *Russo*, tomaram as suas mercadorias e, sem muitos rodeios, lhe exigiram dinheiro para liberá-las. O camelô disse que não dava. Como resposta, um dos vigilantes pediu-lhe que entregasse a carteira. Russo afirmou que não tinha carteira nenhuma. Irritado, o vigilante (que também era conhecido pela alcunha de *Russo*) começou a xingá-lo e, puxando-o pela camisa, expulsou-o da estação. O camelô não pensou duas vezes: procurou a delegacia mais próxima e, portando a nota fiscal dos produtos, deu queixa de roubo contra o vigilante. O caso, como me foi contado, foi parar no Juizado Especial Criminal onde as partes foram ouvidas pelo juiz. O camelô se vangloriava do meritíssimo lhe ter dado ganho de causa. No entanto, para ele, o melhor da decisão foi a forma como o magistrado decidiu fazer com que o vigilante indenizasse o camelô: “Ele foi acompanhado até um caixa eletrônico por um policial militar e teve de sacar o dinheiro”.

### **Direções e sentidos alternativos na prática do esculacho**

A concorrer para a noção de complementaridade entre os dois principais atores, segundo a trama que exponho neste texto, havia situações nas quais vigilantes pareciam sentir-se vítimas de um esculacho. Em agosto de 2004, por exemplo, um camelô acionou parentes seus, ligados à polícia militar, para reaver as suas mercadorias, subtraídas por vigilantes no ramal de Deodoro. A sua atitude levou ao indiciamento penal de parte daqueles profissionais. Tempos mais tarde, ele foi interceptado por vigilantes

no ramal de Deodoro. Foi surrado violentamente, sofrendo fraturas nas pernas. Tinha conhecido o rapaz meses antes, em uma manifestação de camelôs, e ele me contou que volta e meia recorria à sua rede familiar para resolver problemas dessa natureza. *Lamir*, o ambulante, dizia ser estudante de cinema da minha universidade e demonstrava confiança em suas estratégias para seguir atuando no ramal de Deodoro.

Mais ou menos no mesmo período, um grupo de ambulantes havia cercado uma equipe de vigilantes da GPS que haviam ido à estação de Triagem, onde acontecia uma reunião de camelôs. Feito o cerco, os camelôs exigiram o estabelecimento de uma negociação que solucionasse a principal reivindicação da reunião: a permissão da prática de comercialização nas estações localizadas entre Penha Circular e Gramacho. Em menor número e cercados numa estação considerada problemática, os vigilantes aceitaram o acordo. No dia seguinte, porém, a equipe foi reforçada e, segundo os camelôs, houve um cerco aos comerciantes ambulantes na estação de Manguinhos. Muitos levaram socos e pontapés e, segundo um dos líderes do SINDATREM, três chegaram a ser baleados. Não tive tempo de procurar as supostas vítimas e conversar, mas, de qualquer forma, foi a primeira vez que ouvira falar em uso de armas de fogo nos confrontos diretos entre camelôs e vigilantes.

### **Esculacho multidirecionado**

Ao longo do meu trabalho de campo, os camelôs eram os que mais denunciavam a ocorrência do que eles qualificavam como esculacho e, quase sempre, os vigilantes praticavam tais ações. Na maioria das vezes, isso era levado a cabo em lugar reservado, longe dos olhos do público. Testemunhas das idas e vindas daquela gente com os seus varais e isopores, as suas caixas, as suas revistas de passatempo e sacolas pretas, sabiam bem o que era se esconder sob o manto de invisibilidade, constituído por uma moralidade relacional (DaMatta, 1985), presente nos trens, como nos bairros da cidade e regiões circunvizinhas de onde eram provenientes para

servir às elites da cidade. O esculacho era um velho conhecido, que a todos indignava.

Nos trens, de tempos em tempos, acontecia o que interpretei como *esculacho multidirecional*. Nestas ocasiões várias pessoas eram atingidas, independente da maneira como se comportavam nas composições. O episódio que narrei, abrindo este texto, é um exemplo desse tipo.

### **O esculacho: uma interpretação sociológica**

Em decorrência do meu trabalho de pesquisa, acabei escolhendo o *esculacho* como objeto dissertativo, muito embora já conhecesse a expressão desde a minha mais tenra idade. A sua veiculação, nos mais variados contextos da vida urbana brasileira, é quase sempre alternada com uma outra: a esculhambação. As duas, inclusive, são consideradas sinônimos por um importante dicionário da língua portuguesa, no Brasil.

Nos trens, a categoria nativa do esculacho designava uma forma de se expressar sentimentos de desconsideração, desrespeito e ausência de reconhecimento, seja da parte de quem sofria os seus efeitos – o *esculachado* –, seja da parte de quem testemunhava ou, na maioria das vezes, tomava conhecimento de tais ações.

No entanto, a idéia de desconsideração era muito difusa. O derrame, como vimos, caracterizava-se pela tomada de mercadorias dos comerciantes ambulantes dos trens por parte de supostas autoridades, geralmente vigilantes contratados. Quando ocorria, acarretava prejuízos significativos, do ponto de vista material, aos camelôs. Estes, muitas vezes, classificavam seu infortúnio como sendo “do jogo”, um acontecimento previsível dentro do quadro de imprevisibilidade a que estavam acostumados. Se preferirmos, podemos chamar mesmo de uma *imprevisibilidade previsível*, oxímoro<sup>15</sup> esdrúxulo, mas que se insere sem maiores problemas de entendimento no quadro relacional da nossa sociedade, já descrito por outros autores (DaMatta, 1985; Kant de Lima, 1995; Santos, 1979). Destas situações podia resultar o *esculacho*, onde, a meu ver,

se verificaria um *déficit de cidadania* (Cardoso de Oliveira, 2002: 14) ainda maior.

Isso me levou a considerar as reflexões de Luís Roberto Cardoso de Oliveira em torno dessas questões relacionando *direito legal* e *insulto moral*. Ao apresentar uma reflexão comparativa sobre suas pesquisas empreendidas nos EUA, Canadá e Brasil, Cardoso de Oliveira cunhou o conceito de *insulto moral* relativo a um conjunto de atitudes que agridem expectativas de reconhecimento por parte dos atores sociais, e que não pode ser mensurado ou classificado de maneira formal.

Nos EUA, por exemplo, tais iniciativas se circunscreveriam, justamente, em um plano ritualístico onde se encontram os indivíduos. Neste, as regras positivas presidiriam as relações entre estes últimos, deixando em segundo plano o referencial da *pessoa*. Esta última é uma entidade moral, segundo a perspectiva de Marcel Mauss, cujas expectativas reúnem elementos para além das convenções formais e legais, particularmente nas sociedades anglo-americanas onde subsiste o mito de serem as leis produtos de uma tradição calcada na origem local dos acordos e contratos (Kant de Lima, 1995). Assim, segundo Cardoso de Oliveira,

*Diferentemente das agressões a direitos jurídicos-legais, o insulto moral não pode ser traduzido, de imediato, em evidências materiais. Embora se trate de uma agressão à pessoa do ator efetivamente ofendido, e não se confunda com a perda eventualmente sofrida com a quebra de um contrato ou em decorrência de um ilícito civil (...) também se distingue de uma agressão física de caráter criminal, que sempre deixa marcas palpáveis, facilmente identificáveis e percebidas como tais por terceiros* (Cardoso de Oliveira, 2000: 9).

O conceito de *insulto moral* pode ser aplicado aos contextos para os quais dirigi meu olhar e produzi minha reflexão, dentro de minha sociedade, onde, a meu ver, se observava a ausência da *dádiva*, ou seja, a ausência de tratamento com *respeito*. Nessas situações,

determinados atores podiam considerar terem sido vítimas do *esculacho*.

Considerando essa possibilidade, não se pode perder de vista, como sugeriu Kant de Lima, que as regras – ou a *lei à brasileira* – de maneira geral incorporadas à tradição da *Civil Law Tradition* (Merryman, 1969) podem ser representadas entre nós como regras instituídas pelas autoridades, constituindo sistemas oficiais que parecem ter por objetivo “*o controle de uma população sem educação, desorganizada e primitiva*” (Kant de Lima, 2001: 108). Assim, o *insulto moral*, entre nós, pode ser expressão de sentimentos, como sugere Cardoso de Oliveira, porém referidos a uma forma distinta de percepção se comparada, por exemplo, com a cultura anglo-saxônica, na qual se insere outra tradição jurídica.

Em outras palavras, a aplicação direta de regras positivadas, sem a intermediação de outros elementos constituídos localmente, pode ser interpretada pelos atores sociais, em determinados contextos da vida social brasileira, como a violação de regras que vigem cotidianamente naqueles espaços. Nessa espécie de *common law à brasileira* parece ser comum considerar que a lei positiva deve ser, sempre que possível, reinterpretada, quando não desconsiderada, contribuindo para percepções presentes em nossa sociedade que a julga um lugar onde se “age conscientemente à margem das leis ou evitando tanto quanto possível obedecer às regras legais” (Dalmo A. Dallari, *apud* Shirley, 1987, IX). Era justamente o que se podia observar nos trens da Central do Brasil, no processo que resultava na prática comercial ambulante, ao arrepio das normas regulamentadas positivamente.

Na minha percepção, portanto, o *esculacho* podia ser o ponto de culminância de um processo que poderia ter, ou não, a ver diretamente com o desrespeito aos direitos dos indivíduos, a partir da não observância das regras positivadas. A aplicação da lei podia ser pretexto para um procedimento desrespeitoso com a pessoa do camelô, por exemplo, mas também com outros atores. Quando

Lamir deu parte dos vigilantes que lhe tiraram as mercadorias em Deodoro, não foi sua ida à Polícia que motivou os mesmos a quebrarem suas pernas, mas a ostentação do desfecho relacionado com a sua rede familiar, atribuindo um poder maior a todos os demais camelôs e aos vigilantes. Era preciso mostra a Lamir, e por extensão aos seus pares, “quem mandava no pedaço”.

Dependia, portanto, da forma como estas regras eram representadas a partir das sensibilidades jurídicas (Geertz, 1989) presentes no espaço público, que vinham a perceber esse Direito de permanência, assim como o Direito de censura e, principalmente, os limites entre ambos, representados ritualmente ao longo de um dia.

### **Esculhambar ou esculachar?**

Muito embora expressassem ações e sentimentos envolvendo violência física e, principalmente, moral, *esculbambação* e *esculacho* eram empregados, nos trens, em níveis diferentes de percepção por parte dos atores. O esculacho soava como uma denúncia grave, uma desconsideração singular, em meio a tantas outras características de nossa sociedade, que frequentemente desiguala seus integrantes de acordo com sua posição social, seu *status*. Parecia representar um nível de desconsideração que impossibilitava a manutenção da ordem vigente, mesmo que esta já fosse estruturada de forma desigual; era um procedimento que arriscava arremeter a vítima para fora da escala aceitável daquele cotidiano hierarquizado.

Analisando a noção de esculacho a partir do seu uso em outros contextos, ela parecia redundar em um tipo de procedimento que se veiculava em desafio aos limites estabelecidos dentro das normas estamentais da sociedade brasileira. Não bastando submeter o oponente a tais regras, fazia-se necessário, via de regra, humilhá-lo. Como me disse uma delegada de polícia, em uma certa ocasião em que lhe perguntei o significado do referido termo nas relações entre policiais e presos nas delegacias do Rio: “mostrar a ele o seu devido lugar”.

As formas de reação ao esculacho, por outro lado, eram as mais diversas. Podiam-se consumir em atos violentos contra detratores ou, pelo contrário, na busca pacífica por promover a reparação da injustiça, a retratação do detratador ou, o que era preferível, o reconhecimento da dimensão da *pessoa* em diferentes instâncias, desde que os atores julgassem que estas eram capazes. O mais importante era que tais reações eram reconhecidas, quase sempre, em sua legitimidade – seja por aqueles que observavam os acontecimentos à distância, embora com empatia, seja pelos próprios detratores, que, muitas vezes, “enfiam a viola no saco”.

### **Proximidades e distanciamentos**

Há mesmo uma origem comum, em termos filológicos, na classificação dos termos *esculhambação* e *esculacho* enquanto sinônimos. Ambas se originam de um vocábulo considerado chulo: trata-se do termo “*colhão*”, apresentado também como “*testículo*”.

A veiculação dos termos *esculhambar* ou *esculachar*, assim me parece, estaria associada à prática de castração de homens, tal como operacionalizado para produzir a figura do *enuuco*, em certas culturas não ocidentais. Na representação mítica mais recorrente, estes homens desprovidos de sua genitália seriam encarregados da guarda de haréns. Uma vez mutilados, não ofereceriam perigo moral e material aos seus senhores. Por serem desprovidos de instrumento vital para a coabitação com as esposas destes homens de poder, não seriam inoculadores de sua genealogia entre aquelas provenientes de castas superiores e, por isso mesmo, destinatários dos bens e da transmissão do poder, conforme os códigos daquelas culturas.

Logo se vê que *esculhambar* ou *esculachar* tem significação simbólica, por poder ser associado a um ato ou prática onde se busca, mais do que ofender, tornar inofensivo o opositor, impotente do ponto de vista de diferentes lógicas de reprodução social. Não me parece exagero supor que, na origem, fora um termo de extrema eficácia classificatória no universo masculino e que, por isso mesmo,



fluiu socialmente, emprestando diferentes significados a variados eventos onde estivessem em questão elementos ligados à honra e à dignidade dos indivíduos.

Quando os atores, nos trens, acusavam a prática do esculacho – seja porque foram vítimas dele, seja porque foram expectadores de sua veiculação (a outra possibilidade reúne aqueles que foram seus autores, os quais raramente denunciavam a própria prática) –, era como se estivessem a afirmar o alcance de um limite do dinâmico jogo no qual valores igualitários e hierárquicos se imiscuem, se relacionam, concorrendo a sua resultante para a produção e a reprodução da vida social – como naqueles momentos nas lutas de *box* em que o árbitro acusa um golpe abaixo da linha da cintura, separando os lutadores de forma que cada um assuma um canto do *ring*, até que seja autorizado o recomeço da luta.

É como se fosse dito que as desvantagens observadas legal e socialmente entre os atores deveriam ter limites. E assim, o momento da denúncia do procedimento *esculachante* e seu reconhecimento por parte de diferentes atores e, eventualmente, do próprio detrator, culminariam em um processo de reconhecimento de um direito comum a todos: o direito de não ser esculachado. É justamente no soar do gongo, levando a separação dos dois lutadores, que se produz um momento em que ambos são iguais, a despeito da força e retrospecto de cada um, para, logo em seguida, a luta se reiniciar com as desigualdades antes colocadas. Um caso *sui generis* de igualdade à brasileira.

## Conclusão

Como sugeriu o sociólogo francês Dominique Vidal, a demanda por igualdade, no Brasil, pode se expressar de forma complexa. Em minha pesquisa, tal complexidade parecia residir em uma característica fundamental: a percepção da idéia de igualdade associada ao alcance de semelhança substantiva entre atores de origens sociais distintas, derivando em complementaridade (Kant de Lima, 2001: 117).

Ora, esta perspectiva parece mesmo bastante distinta da tradição político-jurídica dos países do chamado primeiro mundo, nos quais a igualdade se expressa justamente pela valorização das diferenças encontradas na sociedade (Marshall, 1965: 62). Tradição essa na qual o direito humano ao trabalho,<sup>16</sup> por exemplo, se veiculou como um direito civil anterior ao direito de igualdade política.

Por outro lado, diferentemente das sociedades onde a diferença institui o conceito de igualdade – fazendo com que o conflito seja inerente à estrutura social –, a administração de diferentes interesses, no Brasil, envolve o emprego de práticas repressivas (DaMatta, 1997; Kant de Lima, 2001:118-119). Diferente, portanto, das sociedades de tradição liberal estudadas por Kant de Lima e Cardoso de Oliveira, onde o direito à diferença parece ter se firmado, idealmente, como o mais fundamental entre os humanos.

Nos trens, os camelôs discursavam que perseguiam a condição de trabalhador. Desejavam, portanto, ser tratados com o respeito devido a essa condição. Todavia, não era essa a perspectiva daqueles que estariam, supostamente, encarregados de administrar a ordem social vigente. Na visão destes, os primeiros não eram detentores de uma cidadania plena – seja do ponto-de-vista da justiça do trabalho, que não lhes concedeu o registro sindical, desconhecendo a sua condição de trabalhador, seja na perspectiva da SUPERVIA, que se negava a negociar as suas demandas.

Uma vez que não se encontravam definidos enquanto cidadãos pelo Estado, a repressão era uma forma de mantê-los submetidos a uma estrutura social hierárquica e desigualadora – repressão essa levada a cabo por atores que se encontravam, em termos sociais e econômicos, muito próximos da condição dos camelôs, mas que tinham a sua cidadania reconhecida, ainda que subalternos na hierarquia social. Assim, vigilantes, policiais militares ou similares, no trato com camelôs ou com a população usuária dos trens, utilizavam métodos repressivos com o intuito de “pôr as coisas no lugar”.

Em alguns contextos observados nas sociedades de tradição política liberal, a reafirmação de um direito humano de valor universal, e de certa forma arraigado em um senso comum (Geertz, 2002), parece possibilitar a conformação de cenários nos quais os atores sociais podem praticar as suas diferenças. Em outras palavras, a referência a um direito humano universal, uma vez acionado, poderia favorecer as negociações das diferenças e as suas expressões no espaço público. O direito ao trabalho, por exemplo, poderia encerrar um consenso de que “sem o seu trabalho um homem não tem honra”.

No Brasil, entretanto, o trabalho não se inscreve como um direito civil. É antes uma tutela outorgada pelo Estado, que regula e define quem é trabalhador ou não, regulando desta forma uma noção de cidadania (Santos, 1979). O não-cidadão, nestes termos, ao manifestar os seus interesses e demandas, pode ser interpretado como ameaçador à ordem pré-estabelecida. Para estes casos, a repressão na forma de derrame, de esculacho, ou de uma surra generalizada em um vagão de empregadas domésticas, biscateiros e outros segmentos sub-empregados no ambiente urbano, moradores da periferia de uma cidade cosmopolita, é o receituário comum partilhado nestas tradições.

Conseqüentemente, o tratamento igualitário perseguido pelos indivíduos na condição de trabalhadores naquele espaço social era entendido com um recurso mínimo. O objetivo, quase sempre, era o estabelecimento de relações diferenciadas, minimizadoras das distâncias sociais. Nesta operação, a igualdade buscada se definia em termos de uma semelhança substantiva, e sucessiva, com pessoas ou grupos considerados superiores. Uma noção de igualdade entre pessoas que resulta em combinações complexas com indivíduos hierarquizados, para propor uma releitura do genial ensaio de Roberto DaMatta.<sup>17</sup>

Estas reflexões me permitem um entendimento acerca da operação cognitiva acionada pela senhora do último vagão, enquanto arrumava

o vestido amassado na pancadaria. Para ela, pensar que “quem saiu é por que estava devendo” significava a sua impossibilidade de saber, em meio a uma estrutura hierarquizada de sujeitos e papéis sociais, o que efetivamente tinha acontecido. Mais do que isso: significava a aceitação de que em nossa sociedade alguns, definitivamente, sabem mais do que outros (Kant de Lima, 2001: 120-121).

O curioso é que se poderia dizer que uns podem não saber muito bem por que apanham, mas outros sabem por que batem. Contudo, estes últimos costumam dizer que não sabem muito bem por que batem, mas dizem que os outros sempre sabem por que apanham. Talvez resida aí, em parte, o segredo do aparente equilíbrio social que observava naquele espaço social e que, analogamente, assim me parece, pode ser observado em outros contextos sociais brasileiros.

Costuma-se dizer, no Brasil, que “Deus ajuda a quem cedo madruga”. A expressão busca conferir legitimidade social a quem trabalha. Toda uma rede social estaria disponível para o ator social que vive do trabalho. Geralmente, a crença neste adágio, talvez em função de processos políticos endógenos, associa legitimidade a direitos sociais que deveriam ser providos pelo Estado. Todavia, nem todos os que acordam cedo são considerados oficialmente trabalhadores. Logo, o Estado por aqui não lhes confere direito social algum e, pior, pode não lhes reconhecer direitos civis. Conseqüentemente, há situações em que o arbítrio e a violência de indivíduos que se apropriam da representação estatal comprometem a expectativa dessa legitimidade.

## Referências

AUGÉ, Marc. *Não-Lugares – Introdução a uma antropologia da supermodernidade*. Campinas: Papirus Editora, 2003.

BOURDIEU, P. *Economia das trocas simbólicas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1989.

CARDOSO DE OLIVEIRA, Luis Roberto. *Direito Legal e Insulto Moral – Dilemas da Cidadania no Brasil, Québec e EUA*. Rio de Janeiro: Relume-Dumará, 2002 (pp. 158).

\_\_\_\_\_. “Honra, dignidade e reciprocidade”. In: *Direitos Negados – Questões para uma Política de Direitos Humanos*. Revista Cadernos de Direitos Humanos. Secretaria de Direitos Humanos do Estado do Rio de Janeiro, 2004 (pp. 31-48).

CARDOSO DE OLIVEIRA, Roberto. *O trabalho do antropólogo*. São Paulo: UNESP, 2000.

DA MATTA, Roberto. *Carnavais, Malandros e Heróis*. Rio: Editora Rocco, 1997

\_\_\_\_\_. *O que faz o Brasil, Brasil?* Rio de Janeiro: Editora Rocco, 1984

\_\_\_\_\_. *A casa & a rua – Espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1985.

DAVIS, Shelton (org.). *Antropologia Jurídica – Estudo Comparativo de Categorias de Dívida e Contrato*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1973. (pp.9-24).

DOUGLAS, Mary. *Pureza e Perigo*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1976.

\_\_\_\_\_. & ISHERWOOD, Baron. *O mundo dos bens – Para uma Antropologia do consumo*. Rio de Janeiro: Editora da UFRJ, 2004.

DURKHEIM, Émile. *As regras do método sociológico*. 6ª ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1978.

GEERTZ, Clifford. *O saber local*. 5ª ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2002.

\_\_\_\_\_. *A interpretação das culturas*. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 1978.

GOFFMAN, Erving. *Estigma – Notas sobre a Manipulação da Identidade Deteriorada*. 4ª ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1982.

\_\_\_\_\_. *A Representação do Eu na Vida Cotidiana*. Petrópolis: Editora Vozes, 2002.

KANT DE LIMA, Roberto. Carnaval, malandros e heróis: o dilema brasileiro do espaço público. In GOMES, Laura Graziela, BARBOSA, Livia, DRUMOND, José Augusto (orgs). *O Brasil não é para principiantes*. Rio de Janeiro: FGV, 2001 (pp. 105-123).

\_\_\_\_\_. *A Polícia da cidade do Rio de Janeiro – seus dilemas e paradoxos*. Rio de Janeiro: editora Forense, 1995.

\_\_\_\_\_. & NOVAES, Regina Célia Reyes. *Antropologia e Direitos Humanos*. Niterói, RJ: EDUFF, 2001 (pp. 7-15).

LAUTIER, Bruno. *L'économie informelle dans le tiers monde*. Paris: Éditions La Découverte, 1994.

\_\_\_\_\_. Os amores tumultuados entre o Estado e a economia informal. *Contemporaneidade e Educação*, Ano II, nº 1, maio de 1997 (pp. 59-91).

LEACH, Edmund. *Sistemas Políticos da Alta Birmânia*. São Paulo: Edusp, 1996.

LOPES, Nei. *Guimbaustrilho e outros mistérios suburbanos*. Rio de Janeiro: Livraria Editora, 2001.

MALINOWSKI, Bronislaw Kasper. *Crimen y Costumbre en la Sociedad Salvaje*. Barcelona: Ediciones Ariel, 1969.

\_\_\_\_\_. *Argonautas do Pacífico Ocidental: um relato do empreendimento e da aventura dos nativos nos arquipélagos da Nova Guiné melanésia*. 3ª ed. São Paulo: Editora Abril, 1984.

MAUSS, Marcel. Ensaio sobre a dádiva. In: *Sociologia e Antropologia*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1974.

\_\_\_\_\_. Fenômenos Jurídicos. In *Manual de Etnografia*. Lisboa: Editora Pórtico, 1972 (pp.147-212).

MARSHALL, H. T. *Cidadania, Classe Social e Status*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1965.

MELLO, Marco Antonio S. & Vogel, Arno. *Quando a rua vira casa: a apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro*. 3ª edição. Relatório do projeto de pesquisa “Espaço Social e Lazer, Estudo antropológico e Arquitetônico do Bairro do Catumbi”, realizada com o apoio da FINEP. 1985.

MERCIER, Paul. *História da Antropologia*. Lisboa: Editora Teorema, 1986.

MERRYMAN, John Henry. *The Civil Law Tradition – An introduction to The Legal Systems of Western Europe and Latin America*. Stanford, California: Stanford University Press, 1969.

MISSE, Michel. *Malandros, marginas e vagabundos & a acumulação social da violência no Rio de Janeiro*. Tese apresentada ao Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro como requisito parcial para a obtenção do grau de Doutor em Ciências Humanas: Sociologia. Rio de Janeiro: 1999.

MOORE, Sally Falk. *Law as a process*. London, Henley and Boston. 1978.

PIRES, Lenin. “Esculbamba, mas não esculacha!” – Um relato sobre os usos dos trens urbanos na Central do Brasil, no Rio de Janeiro, enfatizando as práticas dos comerciantes ambulantes naquele espaço social. Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Antropologia da Universidade Federal Fluminense. Niterói/RJ, 2005.

SAHLINS, Marshall. *Cultura e Razão Prática*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1979.

SANTOS, Wanderley G. Dos. Do *laissez faire* repressivo à cidadania em recesso. In: *Cidadania e Justiça*. Rio de Janeiro: Ed. Campus, 1979.

SHIRLEY, Robert. *Antropologia Jurídica*. São Paulo: Ed. Saraiva, 1987.

STAR, June & COLLIER, Jane (eds). History and Power in the Study of Law. In: *New Directions in the study of law*. Cornell University Press, 1989.

TEIXEIRA MENDES, Regina Lúcia. Igualdade à brasileira: cidadania como instituto jurídico no Brasil. *Revista de Ciências Criminais*, n.13. PUC/RS, Porto Alegre: Notadez, 2004.

TURNER, Victor W. *O Processo Ritual*. Petrópolis: Vozes, 1974.

VAN GENNEP, Arnold. *Os Ritos de Passagem*. Petrópolis/RJ: Editora Vozes Ltda, 1978.

VIDAL, Dominique. Demandas por respeito: direitos humanos nas camadas populares urbanas. In: *Direitos Negados – Questões para uma Política de Direitos Humanos*. Revista *Cadernos de Direitos Humanos*. Secretaria de Direitos Humanos do Estado do Rio de Janeiro, 2004 (pp.9-30).

ZALUAR, Alba. *Desvendando Máscaras Sociais*. 2ª ed. Rio: Francisco Alves, 1980.

## NOTAS

<sup>1</sup> No último vagão dos trens da Central do Brasil, particularmente nos trens dos ramais de Japeri e Santa Cruz, era comum entre 2002 e 2004 observar pessoas fumando cigarros de maconha. (Pires, 2005: 96).

<sup>2</sup> Jornal *O Globo*, edição de 17/5/2002, caderno Rio.

<sup>3</sup> Expressão que significa facilitar, ser descuidado com alguma coisa que requer atenção.

<sup>4</sup> No Brasil, as instituições policiais são denominadas federal, civil e militar, conforme disposto na Constituição Federal do Brasil.

<sup>5</sup> Pires, Lenin, “Esculhamba, mas não esculacha!”, dissertação de mestrado, 2005 (cf. bibliografia).



<sup>6</sup> Um vigilante com quem costumava conversar me informou que aqueles homens, volta e meia, exerciam atividades extra-policiais para as empresas de segurança, o chamado “bico”.

<sup>7</sup> Henê é o nome de um produto utilizado para alisamento de cabelos. Há décadas é utilizado no Rio de Janeiro, e em outras regiões do Brasil.

<sup>8</sup> Os camelôs eram proibidos, segundo o artigo 40 do Regulamento de Transportes Ferroviários, de comercializar mercadorias nos trens e plataformas sem autorização da administração ferroviária. Assim, só vendiam seus artigos quando tinham certeza de que não encontrariam vigilantes responsáveis pela coibição daquela atividade. Cf. Pires, Lenin, op. cit: 131.

<sup>9</sup> Em termos sócio-econômicos, tratava-se de um público assalariado que recebia entre 1 e 5 salários mínimos. Era, assim, considerado de baixa renda, segundo classificação do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Em termos da classificação étnica adotada pela mesma instituição, e segundo minhas observações, o referido público era formado predominantemente por negros e pardos.

<sup>10</sup> Também de acordo com as classificações do IBGE, estas classes tinham renda entre 5 e 20 (ou mais) salários mínimos e eram predominantemente brancas.

<sup>11</sup> Nos idos de 1982, no processo eleitoral para o governo do Rio de Janeiro, o então candidato Leonel de Moura Brizola propunha um programa de gestão baseado em um *socialismo moreno*, em alusão à representação mestiça que se cultiva no estado, particularmente na cidade do Rio de Janeiro.

<sup>12</sup> Cf. em [http://www.estradas.com.br/new/materias/114\\_roubo\\_cargas.asp](http://www.estradas.com.br/new/materias/114_roubo_cargas.asp)

<sup>13</sup> Como referido, além dos vigilantes da GPS, atuavam nos trens profissionais de segurança ligados à empresa High Protect e à própria SUPERVIA. A observância dessa estrutura favorecia a emergência de numerosos conflitos entre os vigilantes, o que beneficiava os camelôs nas suas estratégias de permanência naquele espaço. Para maiores detalhes, ver Pires, Lenin, op. cit.:113-120.

<sup>14</sup> Nome de uma favela localizada na cidade de Recife, Pernambuco.

<sup>15</sup> Figura de linguagem na qual se veiculam categorias de sentidos opostos.

<sup>16</sup> Toda pessoa tem direito ao trabalho, à livre escolha do seu trabalho, a condições equitativas e satisfatórias de trabalho e à proteção contra o desemprego”. Artigo XXIII da Declaração Universal dos Direitos Humanos

<sup>17</sup> “Sabe com quem está falando?” – Um ensaio sobre a distinção entre indivíduo e pessoa no Brasil. In DaMatta, 1997: 179-248.