

O dilema do dinheiro da passagem: mobilidades, ganhar a vida e infraestruturas urbanas¹

Marcos Campos
CEBRAP e Grupo CASA

Palavras-chave: dinheiro; infraestrutura urbana; ganhar a vida

Prólogo: O trajeto também é parte da experiência²

Enfim, conseguimos marcar um dia. Matheus e eu conversávamos há semanas sobre a possibilidade de gravarmos um segundo vídeo de poesia para que ele pudesse alimentar seu novo canal no YouTube. Sai de casa por volta das 13h, Matheus estava declamando poesias no metrô sozinho naquele dia. Este era o seu *trampo*. Quando nos falamos por Whatsapp, decidimos pelo Jardim Botânico como locação. Mas, depois de me lembrar do preço do bilhete de entrada, sugeri que andássemos um pouquinho mais e fôssemos ao Parque Lage, na Zona Sul do Rio de Janeiro. A vantagem era poder conhecer, ainda mais de graça, o cenário de um dos clips famosos dos rappers Snoop Dogg e Pharell Williams, logo na entrada principal edifício do parque. Matheus fechou comigo a ideia. Perguntou-me, todavia, se eu poderia “fazer sua passagem” na volta. “O metrô não tá nada bom hoje”, disse-me. Ele iria realizar uma “intervenção poética” com seu coletivo na UFRJ, na Praia Vermelha, evento para o qual perguntei-lhe se eu poderia acompanhar. Iria receber um cachê (pouco menos de cem reais) e, depois disso, disse-me que poderia me pagar de volta.

Quando cheguei até a estação de metrô para encontrá-lo, tomei de barato que iríamos pegar um ônibus até lá. Afinal, para mim, parecia inviável que caminhássemos

¹ Trabalho apresentado na 33ª Reunião Brasileira de Antropologia, realizada entre os dias 28 de agosto a 03 de setembro de 2022.

² As reflexões desse artigo são parte integrante de minha tese de doutorado *Sobre o corre da arte: uma etnografia dos futuros vividos e do ganhar a vida na cidade do Rio de Janeiro*, defendida em maio de 2021. Esta pesquisa contou com financiamento da CAPES, FAPERJ e da IJURR Foundation.

em tempo hábil para voltarmos para a UFRJ. Preocupe-me apenas com o preço do bilhete do Jardim Botânico. Apontei para Matheus onde pegaríamos o ônibus, na saída da estação Botafogo na Rua São Clemente, na Zona Sul. Senti-o hesitante. A naturalidade com que eu decidia por pegar um ônibus não era compartilhada por ele. Matheus havia parado por alguns segundos e realizado uma rápida reflexão que, logo, me foi verbalizada: “pô, topa ir de bike?”. Olhei para as bicicletas e acatei seu pedido. Como não tinha o costume de usar aquelas bicicletas, tive que fazer um cadastro rápido em meu celular, com um cartão de crédito e comprar o passe de um dia. Custou mais do que as duas passagens de ida. Ao perceber que o dinheiro poderia ter sido usado para pagar as tarifas, optei por não compartilhar a situação com Matheus. Ele já havia me pedido ajuda na *passagem* da volta e sugerir que eu pagasse a ida também me pareceu uma situação que o constrangeria ainda mais. Ele assinava o plano mensal do aplicativo Bike Itaú e, portanto, não iria gastar nada com a ida. Era sua forma de conseguir fazer dinheiro, quando estava exausto do vagão, com aplicativos como entregador.

Voltamos de bicicleta também até a Praia Vermelha, por sugestão dele mesmo, mas antes levei-o até a lagoa Rodrigo de Freitas para que pudesse conhecer. Subimos na bicicleta após comermos a única coisa que pude encontrar pelo caminho até as estações, um pacote de salgadinho industrializado, poucos minutos após saber, quando expressei a ele que minha barriga estava roncando por não ter conseguido comer antes de sair de casa, que, até aquela hora do dia, três e meia da tarde, Matheus não havia comido nada. Ele havia evitado constrangimento do pedido da passagem de volta ao sugerir que voltássemos de bicicleta, ali eu não pude evitar em cria-lo por insistência minha. Quando chegamos, sugeri que parássemos em uma lanchonete para que pudéssemos almoçar. Paguei a nossa comida e seguimos para o prédio da UFRJ.

Introdução

Aquela não foi a única vez em que a passagem produzia pequenas reflexões no curso das minhas interações com Matheus e com outros de meus interlocutores, jovens artistas, negros, moradores de favela, periferias e subúrbios, envolvidos com a poesia e literatura marginal e com as batalhas de slam. *Fazer a passagem* é um dilema corriqueiro e um elemento marcante de seus *corres*. Para além de rememorar os eventos para os quais tinham se dirigido, eram me apresentados arcos narrativos sobre as estratégias de jovens

que circulavam e enveredavam na incerteza pela cidade “sem nem a passagem no bolso”. Nestas histórias, não eram apenas as situações nos eventos para os quais se dirigiam que motivavam seus relatos, mas também as jornadas enfrentadas para que conseguissem chegar ou ir embora.

O desejo de acompanhá-los em seu cotidiano no *trampo*, tornou a locomoção um dispositivo estruturante do meu trabalho de campo. Meus interlocutores e interlocutoras traçavam espacialidades distintas da relação casa-trabalho assalariado, indo até locais desconhecidos por eles próprios, buscando atuar nos diferentes espaços que eram temporariamente ocupados pelos eventos de poesia e onde, talvez, poderiam ganhar uma ajuda de custo, cachê ou participar de uma competição e rever seus amigos e conhecidos. Para alguns, os trens e metrô não eram apenas um meio para se chegar a situações de trabalho, mas também o próprio espaço onde se trabalhava. Segui-os, portanto, não só em suas jornadas para eventos, mas também nos vagões dentro das estações. Vista deste ponto de vista, a cidade que emergia de sua experiência entrava em choque com o ideal modernista da cidade, particularmente, o trinômio “moradia-infraestrutura de transportes-trabalho”. O transporte era também o espaço da “gastação”, do “informar”, do *trampo*.

Não só a passagem era uma palavra frequente, mas também as expressões *dar o calote* e *pedir carona*. O *calote* é a forma de nomear o conjunto de práticas para viajar sem pagar a tarifa de transportes. Já a *carona* refere-se ao pedido aos motoristas de ônibus comuns para subir nos veículos pela porta de trás ou aos trocadores para passar por baixo da catraca, para viajar sem pagar. O pagamento da *tarifa* – o gasto efetivo, a impossibilidade de arcar com ele ou as soluções para o uso do transporte a despeito do não-pagamento – era vivido como um evento: reorganizava o presente imediato; alterava ou projetava um futuro contíguo; desarticulava relações, possibilitava ou demandava outras; envolvia diferentes antecipações de riscos físicos e estigmatizações; permitia o ganho de dinheiro; demandava justificações diversas; implicava grandes deslocamentos a pé; e, outras situações limites, dificultava a própria possibilidade de ter algo para comer; ou, inversamente, que houvesse comida na mesa. Mesmo assim, os artistas circulavam e estabeleciam vínculos diversos não só em seus bairros e locais de moradia, mas por regiões tão distantes e apartadas entre si, muitas vezes fora de suas “zonas de conforto e segurança” (Leite e Machado da Silva, 2013).

A experiência do dinheiro da passagem criava um mar de ondas incessantes de “quase-eventos” (Das, 2015), sem constituir, entretanto, uma ruptura da espacialidade ordinária de suas vidas, e me sugeriam que estes acontecimentos, caso não fossem geridos

ou esquivados adequadamente, poderiam sutilmente metamorfosear-se em “momentos críticos” (Han, 2012).

Com a arte, disseram-me Natália e Saulo, os artistas cujas vidas iremos seguir neste artigo, tinham conhecido pessoas, frequentado regiões antes desconhecidas por eles - como quando descobriram e ficaram chocados que os alunos da PUC, e até os professores, fumavam maconha tranquilamente no campus na Gávea; o diametral inverso de suas experiências – e aprendido a usar os ônibus, trens e metros do Rio. Assim, ganhar a vida com a arte era narrado como um processo que alterava suas formas de “apropriação da cidade”³ e suas relações com as infraestruturas de transportes. Enfrentar e se movimentar, convivendo com a incerteza, pela cidade era parte integrante do *corre na arte*.

Relações, movimentos, ritmos e temporalidades são continuamente moldados pela antecipação cotidianas das tarifas e não só pelos contornos materiais das infraestruturas de transportes. Viajar implica uma leitura da situação e um senso de *timing* (Rao, 2007; Simone, 2004): o que se tem em mãos, nos bolsos e com quem, onde se está, para onde e quando é preciso viajar. Assim, é possível refletir sobre como se locomover. O objetivo deste artigo é pensar sobre este dilema. Proponho enfrentar estas questões tendo como base cenas e narrativas das estratégias para se mover pela cidade envolvidas em diferentes esferas da vida, como o trabalhar, se alimentar, acessar serviços de saúde, visitar familiares e amigos e manter a casa.

Uma literatura recente tem defendido que partir das infraestruturas como dispositivo metodológico nos permite apreender as maneiras pelas quais estas moldam, sustentam, viabilizam e destroem mundos vividos (Venkatesen et al, 2018). Historicamente, estas tem materializado no cotidiano formas sociais mais amplas – por exemplo, o colonialismo, o racismo e a espoliação urbana (Angelo e Hentschel, 2015; Kowarick, 1980) –, categorias e promessas diversas como “desenvolvimento”, “crescimento econômica” “nação”, “progresso” e “modernidade” (Von Schnitzler, 2016; Anand, Appel e Gupta, 2018). No caso particular do Rio de Janeiro, os processos de

³ Um processo similar da relação entre produção cultural e artística e “apropriação da cidade” já foi analisado por Caldeira (2012) para o caso dos pixadores, grafiteiros skatistas e praticantes de *parkour* em São Paulo, e também por Oliveira e Pardue (2018), para o caso dos frequentadores de saraus de poesia nas periferias de São Paulo. Os autores analisam estas práticas como um modo de habitar a cidade que envolve conhecimento existencial, formação de redes e empoderamento comunitário adquiridos mediante a mobilidade urbana. Além disso, enfatizam como estas circulações podem contribuir para construir um novo imaginário de cidade e do espaço público pelas periferias socialmente excluídas e racializadas. Todavia, nenhum destes autores problematiza como se circula, particularmente, como se usa o transporte.

projeção, construção e operação dos sistemas de bondes (na Zona Sul, a parte rica da cidade) e de trens (Zona Norte e Oeste) materializaram, ao longo do início o século XX, a segregação social, racial e urbana carioca (Abreu, 1987). Infraestruturas seriam uma complexa combinação de objetos, espaços, pessoas e práticas que fazem e refazem a vida urbana cotidianamente (Simone, 2004). Sua aparência de solidez, durabilidade e rigidez surgiria com base em contínuos processos de manutenção e reparação (Gupta, 2018). Isto é, estas não seriam um dado *a priori* do espaço urbano, como imaginam a premissas normativas das teorias urbanas sobre o que seja a “cidade”, produzidas nos contextos das cidades do dito “Norte Global” (Anand, Appel, Gupta, 2018), mas um *processo* contínuo.

Pensá-las desta maneira favorece uma reflexão sobre infraestruturas para além das racionalidades técnicas dos engenheiros e planejadores urbanos e, ainda, das premissas normativas acerca de seu papel cívico de fazer as cidades funcionarem, de modo a incorporar no escopo da análise, segundo Addie (2021), o que ela denomina como processos “precários”, “improvisados” e “efêmeros” com que as cidades são continuamente realizadas. Vyjayanthi Rao (2007) argumenta que, por meio de diferentes ajustamentos cotidianos entre pessoas e materialidades, infraestruturas seriam produzidas de modo a promover regularidades e previsibilidades. Os usos das infraestruturas renovariam seus significados e disposições, de tal modo que seus contornos não residiriam em sua objetividade, mas sim nas operações que as transformariam incessantemente.

Imaginemos os “acoplamentos infraestruturais” (idibem, 2007) entre pessoas (ou melhor dizendo, corpos) e materialidades no BRT carioca: enfiar-se em frestas entre os bancos dos ônibus para poder viajar longe do “empurra-empurra”, como a água que escorre em um cano; atentar para o vão entre a estação e o ônibus para não cair; aguardar por dezenas de minutos o próximo ônibus para tentar viajar sentado ou mais perto da janela; ora colaborar em filas com lógicas compartilhadas, ora disputar violentamente a entrada nos ônibus lotados em frente às portas automáticas de vidros quebradas; negociar espaços para as pernas e braços nos ônibus, por vezes aos risos para sublimar a situação; viajar com os braços para o alto, segurar onde for possível e fora das portas por ausência de espaço para todo o corpo ou com as portas quebradas e abertas; para as mulheres, atentar para quem se acomoda ao seu lado, numa antecipação das possibilidades de assédio; para os sentados, oferecer que bolsas e mochilas sejam seguradas; forçar a abertura das portas para poder suportar o calor intenso dos ônibus. Todas estas práticas cotidianas e compartilhadas pelos passageiros fazem parte dos mais diversos esforços

para a produção de distintas noções de regularidade e previsibilidade da locomoção, assim como as programações de linha de ônibus realizada pelos atores estatais e privados responsáveis pelo seu “planejamento” (Campos, 2015).

Segundo Rao (2007), quando estes ajustamentos são considerados como *feedbacks* ou *loops* na produção de infraestrutura, apreenderíamos a relevância da compreensão de sua história em relação às diferentes codificações e como um resultado de um conjunto de atos cotidianos. Os diferentes usos das infraestruturas operacionalizariam temporalidades e antecipações que enquadrariam relações, como nódulos de intersecção entre experiências fenomenológicas da cidade e processos de planejamento urbano, design e produção de ambientes construídos. Um bom exemplo do que escreveu a autora são as relações entre a tarifa, o dinheiro da passagem, a carona e o calote em nosso caso. Assim, *loops* seriam criados entre experiências e conceitos materializados, criando espaços para decisões baseadas em distintas antecipações temporais, para a reprodução da infraestrutura, a especulação sobre a contingência e a estabilidade ontológica dos sistemas. Realizados fora do âmbito do planejamento tecnocrático, estes “atos de design” seriam sempre provisórios e baseados na exploração da potencialidade envolvida em situações de uso das infraestruturas. Ao mesmo tempo, podemos dizer que estas práticas são expressões daquilo que Rodgers (2012) cunhou como “violência infraestrutural”⁴, conectando a produção de infraestruturas às “máquinas mais amplas de opressão urbana” (idibem, 2012; p. 414; tradução minha).

Todavia, é aqui onde neste artigo proponho um primeiro acréscimo frente a essa literatura. Se este dispositivo metodológico ilumina como as infraestruturas conectam a vida íntima, o corpo e a casa aos grandes processos macroeconômicos, políticos e urbanos, organizando ritmos, temporalidades e movimentos, seja através de materialidades (canos, muros, fiações, tubulações, puxadinhos), atores, institucionalidades, relações e, ainda, documentos (contas, boletos e comprovantes), por outro lado, em nosso caso, argumento que o dinheiro também é parte integrante dos processos infraestruturais. Documentos e dinheiro podem ser papel, mas não são a mesma coisa. Diferente de outros serviços urbanos, a conta do transporte não chega apenas no

⁴ Aqui, cito Rodgers ao definir a “violência infraestrutural”: “It points to the existence of a systemic and purposeful articulation of a particular political configuration and a deliberate pattern of infrastructural development, to the extent that the city’s makeover consequently emerges as a deliberate re-engineering of metropolitan topography by the urban elite that aims at both segregating and managing the unwanted population living in the city’s slums and poor neighbourhoods in a repressive manner”. (Rodgers, 2012; p. 423).

final do mês. No caso da água no Rio de Janeiro, por exemplo, há uma disjunção, ou então suspensão temporária, das relações entre infraestrutura e dinheiro (Pierobon, 2021). Saber quanto custará a conta neste caso demanda uma série de mediações, como dispositivos tecnológicos pré-pagos, tal qual o caso da África do Sul (Von Schnitzel, 2014), e traduções – unidades de medidas vinculados a usos cotidianas (baldes, painéis, luzes acessas) em números mensurados por dispositivos (eletrônicos ou analógicos) e, por fim, em valor monetário. Se o uso do transporte é diário, também o é a experiência do dilema do dinheiro da passagem. Ao longo deste capítulo, procuro sustentar o argumento de que, assim como a água não está garantida entre as populações de baixa renda na cidade do Rio de Janeiro (Pierobon, 2021) ou a energia elétrica (Pilo, 2017), tampouco está a passagem. Os esforços para gerir os dilemas da passagem tornam a vida possível no presente e gerem as sobreposições de desigualdades cotidianas entre estas populações.

Inspirado nos estudos sobre o dinheiro (Zelizer, 1989; Neiburg, 2007; Guyer, 2004), afirmo que a passagem não é um mediador neutro – seja como uma unidade de medida, meio de pagamento, moeda de troca ou reserva de valor; as quatro funções clássicas vinculadas ao dinheiro pela economia clássica –, mas um tipo particular numa ecologia de dinheiros através dos quais as pessoas fazem suas vidas e cuja marcação estrutura formas de circulação, moralidades e diferentes relações (Bendelj, Wherry e Zelizer, 2017). O dinheiro da passagem possui uma dualidade: ele é uma categoria que instaura um dilema e uma avaliação de riscos, ao mesmo tempo em que é um dinheiro dotado de existência própria que precisa ser continuamente produzido.

A etnografia nos permite entrever que a entrada nos ônibus, trens ou metrô não é vivida como um evento desimportante entre meus interlocutores. Argumento que esta mediação envolve diferentes conversões de dinheiro, relações (ajudas e obrigações mútuas), materialidades, espacialidades, temporalidades, moralidades e processos de valoração sobre dinheiros e pessoas, conjuntamente articulados para viabilizar a locomoção. Não há “improviso” algum aqui, mas sim um estoque de rotinas práticas socialmente compartilhadas acionadas a depender da locomoção antecipada.

Como veremos, a suspensão temporária da relação entre infraestrutura e dinheiro, no caso dos sistemas de transportes, pode ocorrer através dos *calotes* e da *carona*. A relação de transação mercantil, todavia, ainda permanece como virtualidade. Estas recolocam outros dilemas, moralidades e práticas que não necessariamente são vividas como imediatamente intercambiáveis ou como atos ilegais, mas sim como complementares, contíguos, ora subversivos, ora moralmente condenáveis, que

alimentam e retroalimentam avaliações sobre suas pessoas. Se locomover pela cidade, do ponto de vista da experiência com as infraestruturas de transportes, envolve também mobilidade laterais entre as fronteiras do legal, ilegal e informal (Telles, 2010). A “Guerra” feita por invasões armadas se mistura às tramas cotidianas (Pierobon, 2021), mas, desde esta perspectiva, pela heterogeneidade das práticas de calote.

Do ponto de vista da experiência das pessoas, trata-se da contínua possibilidade de interrupção temporária (e não do colapso das infraestruturas) da conexão entre a casa e o trabalho. Esta relação não está dada e fazer a *passagem* é um trabalho invisível, transferido às pessoas e famílias pela configuração dos sistemas de transportes e pelo estado. Esta é feita e refeita nas experiências fenomenológicas de locomoção entre estas esferas da vida à luz dos “problemas domésticos” (Araújo, 2017) e de diferentes conversões para produzir a mobilidade. O que para uma leitura “nativa” do planejamento de transportes, ancorada em um ideal do que seria a cidade moderna, é tido como um simples ato de sair de casa para se chegar a algum local (normalmente, o espaço do trabalho) e é tornado legível (Scott, 2008) apenas através da temporalidade da operação de viagens dos sistemas técnicos – e não da temporalidade vivida na vida cotidiana –, pode colocar em xeque a possibilidade da volta para casa e da própria reprodução da vida. A despeito desta incerteza radical, como argumentou Cortado (2020), “é preciso enfrentar a chuva”. Para meus interlocutores, se locomover pela cidade envolve uma articulação de seus “mapas de antecipação”⁵ (Machado e Leite, 2013) e das rotinas para gerir o dilema da passagem.

Uma segunda marcação, todavia, precisa ser pontuada. Não só o debate internacional voltado às infraestruturas urbanas não tem dado a devida atenção aos transportes e à mobilidade para estudar as desigualdades e a produção da cidade, como

⁵ Esses “mapas de antecipação”, na expressão de Jeganathan (2004), fonte de inspiração de Leite e Machado da Silva (2013), envolveriam uma cartografia de estigmas e preconceitos, por parte da população não favelada que adotaria atitudes restritivas de convívio, e da violência, por parte das forças policiais e/ou de grupos de traficantes rivais, que, potencialmente, eles sofreriam ao atravessar as fronteiras espaciais, sociais e simbólicas que demarcaria, para estes jovens, os limites de acesso à cidade. Os efeitos materiais destes estigmas e violências seriam antecipados na forma de mapas mentais vividos através de sentimentos de desconforto e insegurança envolvidos nas ultrapassagens das fronteiras “invisíveis”, evidenciando a natureza de sua experiência da cidade. Segundo Leite e Machado da Silva (2013), “jovens de favela” viveriam com a sensação de que a cidade lhe aparecia como estranha e hostil, e de que a circulação se fazia cercada de cuidados para evitar os controles antecipados em seus “mapas” ou envolvidos por atitudes, ainda que imaginárias, defensivas em relação a desafios e ameaças. Estes traduziriam e orientariam os modos de circulação que expressariam como eles lidariam (ampliando, refazendo ou aceitando) com estas fronteiras e *checkpoints*, materializados como revistas corporais e brutalidade policial, e como “espaços de exceção” e onde o legal, ilegal, legítimo e ilegítimo se combinam.

os estudos urbanos brasileiros voltados à casa e ao ganhar a vida não trabalharam etnograficamente a experiência do dinheiro da passagem. Com Araújo Silva (2017) e Motta (2014) apreendemos acerca da estruturação do dinheiro da casa para a compreensão de como as pessoas geram e fazem suas casas, planejam o futuro, ganham e gastam dinheiro e cuidam da família. A expressão apontaria para a centralidade da casa e definiria obrigações e proibições em relação a sua manutenção e sua integração com outras casas. A gestão da casa, como o uso do dinheiro revelaria, não seria organizado através de cálculos globais de renda e gastos, e nem na casa como uma unidade fechada em si mesma. Nesta pesquisa, todavia, sugiro que a categoria *dinheiro da passagem* permite etnografar outras dimensões do ganhar a vida e manter a casa. Nos termos das autoras, isto significa que o trabalho aqui realizado não partiu das “pessoas e casas que cuidam” para analisar configurações de casas, mas sim da mobilidade dos artistas e das infraestruturas de transportes.

O dinheiro da casa se relaciona com o *dinheiro da passagem* de maneira rítmica e cíclica. Para manter a casa, é preciso sair de casa. O primeiro se converte na *passagem* que, por sua vez, deve levar novamente a uma conversão para o dinheiro da casa. Todavia, esta passa pela configuração de casas (Motta, 2014) e pela avaliação moral do sentido do uso do dinheiro. Se a comensalidade e a circulação de alimentos entre as casas são fundamentais para a constituição das configurações de casa, a circulação de *dinheiro da passagem* entre as casas também. Motta (2014) nos ensinou que casas não são uma unidade doméstica discreta, defendendo aqui que tampouco é a *passagem*. As reflexões que eu busco tecer a seguir advogam que a locomoção se faz a partir de vínculos de interdependência que entram em contradição com o ideal técnico que naturaliza a junção entre “um passageiro e uma tarifa”, tal como é vinculada e materializada nas infraestruturas de transportes. O meu argumento é justamente o contrário: a incerteza cotidiana quanto à possibilidade de viajar é governada a partir de rotinas socialmente compartilhadas que promovem a disjunção entre passageiros e tarifas. Contra o que pensa o planejamento, o que é tido como uma simples transação mercantil (X reais por uma tarifa/viagem) situada, isolada e individualizada, aparece como algo atravessado por relações diversas que transcendem a catraca e que ressignificam seus sentidos e modulam as formas de circulação de dinheiro entre pessoas, e entre pessoas e infraestruturas.

Este artigo está organizado em cinco seções, onde eu discuto a heterogeneidade de práticas envolvidas nas formas de se fazer *a passagem*, *o calote* e *a carona*, à luz do cotidiano de Saulo e Natália. Entre estas, os debates advindos dos corpos de literatura

relativo às infraestruturas, ao dinheiro e a casa se entrecruzam e se misturam. Ao final, esboço algumas reflexões metodológicas e epistemológicas das relações entre trabalho de campo e dinheiro.

Trabalhar no trem para ir à roda

Natália é uma jovem artista negra de 24 anos. Quanto tinha treze anos, após o fim da associação de moradores na região da Urucânia, na Zona Oeste, onde fazia aulas de dança, ela e seu irmão passaram a morar com sua mãe em um apartamento de um conjunto habitacional Minha Casa Minha Vida, obtido por sua mãe. Sua mãe era gerente de uma boate e seu pai, falecido na época em que Natália tinha apenas 5 anos, fora gerente de uma boca de fumo e membro do Comando Vermelho. Com frequência, sua mãe sumia da casa, passava dias e até meses fora, e os dois tinham que se “virar sozinhos”. Aos 17 anos, ela começou a conhecer alguns jovens que frequentavam as rodas culturais e estavam no hip hop no Rio de Janeiro. Sua avó Teresa tinha trazido ela e seu irmão mais novo de volta para sua casa (ela havia criado os dois) após encontrá-la, certa vez, jogada no chão e muito magra no conjunto habitacional próximo a uma estação de trem, na Zona Norte, em que os jovens moravam com sua mãe. Natália tinha se envolvido com o comércio de drogas proibidas, trabalhando em plantões por cem reais o dia, e estava viciada em “loló”.

Já na Urucânia, Natália conseguiu *trampos* na cadeia de supermercados Zona Sul como jovem aprendiz e depois em uma empresa de serviços gerais com a ajuda de sua avó. Mas, em alguns meses, ficou desempregada novamente. Não havia terminado os estudos no ensino médio e teria que finalizá-lo para conseguir obter o “trabalho de carteira”. Nesta época, Natália “não fazia nada”. Sua avó trabalhava como manicure e vivia também com a pensão de um salário-mínimo de seu marido falecido.

Natália contou-me a seguinte história quando perguntei a ela o porquê decidiu ir “trabalhar no trem” declamando poesia. Quando começou a frequentar as rodas de rima, sua avó não queria dar o *dinheiro da passagem* para que ela pudesse participar. “Minha vó achava que roda cultural era só um mero evento, só que as rodas culturais são um local onde os artistas vão pegar o *mic* aberto⁶ pra poder fazer novos contatos, alianças, produtores, fotógrafos, enfim, a roda cultural serve pra isso”. Em uma das vezes em que

⁶ *Mic aberto* é expressão utilizada para o uso da fala no microfone nas batalhas de rima e slam fora das dinâmicas da competição.

Teresa negou dar-lhe dinheiro, Natália decidiu ir mesmo assim. Só tinha sete reais no bolso. Ela não me explicou a origem deste dinheiro, mas, provavelmente, tinha recebido de sua avó para outros usos. Com sete reais era possível pagar duas tarifas na época. A roda iria acontecer no Méier, na Zona Norte do Rio. Foi com seus amigos dando o calote no trem. Era uma linha reta só. Todavia, a roda foi impedida de ser realizada por ação da polícia. Natália estava com mais cinco amigos. Era por volta das 23h30. Em grupo, decidiram que tentariam pegar o trem de volta para casa. Caminharam juntos noite adentro por um quilômetro e meio, da praça Agripino Grieco no Méier até a estação de trem Engenho de Dentro. Alguns tinham cinco reais, outros nem isso.

Quando chegaram, pularam juntos o muro da estação para dar o *calote*, pensando que poderiam pegar o último trem para Santa Cruz. O guarda da estação os avistou e disse aos jovens que o trem já tinha acabado e pediu para que eles fossem embora. Alguns dos jovens queriam dormir na estação, para esperar o trem pela manhã. O segurança não os deixou ficar e tiveram que sair. Agora, pelas catracas. “Ai a gente foi andando sem destino nenhum”. Caminhando juntos, pensaram que poderiam tentar pedir uma carona para o motorista do ônibus. “Aí passou um ônibus, a gente fez sinal, porra, tem como dar uma carona pra gente até Madureira? A gente foi pra uma roda cultural, eles vieram para batalhar, expliquei a situação, aí o motorista topou”. Subiram no ônibus e viajaram por mais cinco quilômetros até o BRT Transcarioca. Natália estava com muita fome quando chegou, pediu um pão para uma mulher que estava fazendo lanches. Não gastou seus sete reais. O grupo, então, deu o *calote* na Estação Mercadão do BRT em Madureira na Zona Norte, pulando para dentro da estação pelas portas danificadas, até a estação Alvorada na Zona Oeste do Rio. Mais quase vinte quilômetros de viagem. De lá, trocaram para o BRT Transoeste e seguiram sentido Santa Cruz, até a estação Três Pontes. Mais quarenta quilômetros e quase duas horas de viagem. De lá, Natália caminhou por mais vinte minutos até a casa de sua avó, em parte acompanhada, em parte sozinha. “Já tinha tráfico na época, fui atravessando, mó loucura”. Depois desse dia e das mais de quatro horas viajando, Natália decidiu ir “trabalhar no trem” para ter o *dinheiro da passagem*. “A necessidade me fez ir trabalhar pra ter a passagem pra voltar pra casa. Fui pro trem pra ter a passagem, pra ir na roda, pra poder ter um cigarro, pra poder voltar pra casa”.

O sofrimento da jornada da viagem para a casa era lembrado por Natália como a origem da decisão de utilizar o trem como meio para conseguir habitar a cidade. Todavia, ela tinha um dinheiro para a conversão das *passagens* para viajar sozinha, mas não optou por este plano de ação. A meu ver, a não ser que ela tivesse dinheiro não só

para suas tarifas, mas de outros amigos, naquele momento, a posse de sete, dez ou vinte reais, não alterava muita coisa. Ela não poderia abandonar seus amigos, mas, ao mesmo tempo, também antecipava outros riscos se voltasse sozinha tarde da noite. As condições compartilhadas geravam formas de solidariedade e obrigações mútuas. Os marcos morais enfatizavam a dependência, e a suposta autonomia do dinheiro entrava em tensão com a conformação da situação; em outras palavras, havia diferentes regimes de valor em jogo. Converter ou não dinheiro para *passagem* não era um cálculo que se podia realizar individualmente naquela situação. Outras dimensões, que não o dinheiro, se articulavam para que ela optasse por dar o *calote* no trem, pedir *carona* no ônibus e depois dar o *calote* no BRT, difíceis de serem hierarquizadas, mas que compõem um quadro complexo e conjuntural de sua flexibilidade.

A estratégia do *calote* no trem foi acionada pela falta de dinheiro por alguns de seus amigos, mas também pela possibilidade de que o trem não estivesse mais funcionando. Seria um gasto perdido para ela, caso os seguranças não os avisassem da inexistência de trens operando naquele momento. Mas isto era pouco provável. O trem também era a melhor alternativa dentre as diferentes infraestruturas de transportes: era uma *passagem* só, um *calote* só, uma viagem só. O uso do *calote* no trem fazia a *passagem* para todos, com menos atritos em negociações com os seguranças. O intermediário principal era o muro da estação. Dar o *calote* também produzia um espaço de melhor conforto e segurança da circulação na rua de noite em grupo e, para Natália, sozinha na volta para casa. A estação fornecia um refúgio para passarem a noite, caso não houvesse mais trem. Quando não deu certo o plano A e não havia mais onde dormir, outra estratégia foi empregada depois de caminharem sem destino: pedir *carona*. O motivo pelo qual o motorista do ônibus aceitou o pedido é difícil de saber. Mas a justificção de Natália nos traz alguns elementos das maneiras de se negociar sua viabilização. Neste momento, os jovens operaram uma tentativa de limpeza moral para a *carona*, similar àquela realizada por Natália para sua avó em seu pedido pela *passagem*: eles não estavam na rua aquele horário na “gastação”, era um evento inesperado após o *trampo*. Natália explicou ao motorista que eles eram artistas⁷.

⁷ A negociação para viajar sem pagar e passar por baixo da catraca com cobradores de ônibus já foi analisada por Barbosa (2020) para o caso dos pixadores. Segundo o autor, os pixadores praticariam uma certa “encenação da humildade” (Barbosa, 2020; p.111) com subserviência, falando baixo, com gestos contidos, demonstrando certa vergonha e com muita educação, com autoridades com menos poder que a polícia, como uma tática inicial para obter determinados fins. Entretanto, a depender do desenrolar da situação, a conduta humilde pode se transformar em uma atitude de confronto. Em seu relato, o pixador que acompanhava Barbosa apresentou dois planos de ação possíveis. Primeiro, no tom de brincadeira, afirmou

Vemos aqui como a produção da *carona* também é atravessada por moralidades, assim como o uso da *passagem* para a roda cultural que também era julgada por Teresa. O tipo do evento (uma roda de rima, “só um evento”) e o horário do evento (de noite), tornavam a sua reivindicação de circulação ilegítima para sua avó. E, além disso, demonstra como a conversão do dinheiro da casa para *dinheiro da passagem* era plausível, aos olhos de Natália, pela sua potencialidade em tornar-se, novamente, dinheiro da casa, todavia, numa temporalidade mais alargada. Como isto não era visível para sua avó, o *dinheiro da passagem* viria do “bolso” dela e não da casa, não sendo, portanto, vivido como um investimento, mas como gasto condenável moralmente, para o *rolé*. Por outro lado, a negação da *passagem* pela avó também pode ser lida como uma forma de cuidado, mediada pelo controle dos riscos a que Natália poderia incorrer fora da casa, seja na rua, ou no largo da sua vida, imaginado por Teresa.

A categoria *carona* articula relações distintas do *calote*. Esta remete à ajuda e não traz à interação o enquadramento de uma “troca mercantil”, mas a um tipo de “circulação de dom” (Weber, 2000). É “pedir” *carona*. Já a segunda, remete a uma “dívida não paga” e carrega uma carga moral negativa que precisa ser gerida e demanda justificação, a despeito de se falar “dar” o *calote*. O pedido de *carona* operado por Natália aciona uma justificação moral de si mesma e de seu grupo de amigos como sujeitos dignos de receberem a *carona* do motorista de ônibus, diluindo e antecipando marcadores sociais estigmatizantes. A justificação para dar o *calote* opera em uma multiplicidade de outras formas. O desejo de Natália em ter a *passagem*, mesmo tendo dinheiro torna-se compreensível. Esta frase não era restrita a dimensões econômicas, mas também envolvia implicações do ajustamento moral em relação ao *calote* sobre sua pessoa. Ela já havia me caracterizado dar o *calote* como a “retomada do dinheiro que tiraram da gente”, mas esta forma de politização não necessariamente organizava e dava sentido a sua prática a todo momento⁸. Neste enquadramento, a “dívida” é do “Governo” para com sua coletividade.

que eles poderiam dizer que estavam “dando fuga” para o cobrador e de que estavam com uma pasta cheia de dinheiro e uma arma. No outro caso, o que efetivamente aconteceu na cena descrita pelo autor, o xingamento do cobrador de “viado”, depois de o cobrador negar efusivamente, e com um tapa na gaveta de dinheiro, a possibilidade de passar por baixo da catraca para o grupo. No caso de Natália, ela demonstrou outro registro, configurando um pedido de *carona* e gerindo-a a partir da limpeza moral vinculada ao trabalho.

⁸ Um exemplo desse tipo de processo de politização é encontrado no trabalho de Antina von Schnitzler (2016) para o caso do não-pagamento de serviços urbanos, como água e energia elétrica, na África do Sul no período do Apartheid. O não-pagamento, neste contexto, operava como uma crítica ao regime do Apartheid. Todavia, como mostra a autora, no período pós-Apartheid, a gramática política do não-pagamento perdeu sua sustentação e este passou a ser interpretado por membros do governo que antes

Assim, dar o *calote* torna-se cobrar o *dinheiro da passagem* e é uma forma de fazer justiça, subverter suas relações de responsabilidade política e obrigação moral não só com a infraestrutura, mas com o “Estado”, “sistema”, enquanto ideia (Abrams, 1977). Na situação narrada, por outro lado, havia um desapareço, assim como na cena etnográfica três narrada a seguir, quando ela não quis dar o *calote* pulando o muro do trem quando íamos ao Parque Madureira, mas sim realizando outra modalidade entre o pular o muro e pagar a tarifa: atravessar a catraca junto de sua avó com seu bilhete de gratuidade. Em uma das minhas conversas com seu namorado Saulo, este justificou dar o *calote* como uma “necessidade”, apontando para o desejo de, em suas palavras, “ter dinheiro pra poder não dar mais o calote e pagar uma passagem”, o que o tornava legítimo em sua perspectiva, mas dessa vez, por outros caminhos. Neste sentido, a projeção de ter o *dinheiro da passagem* implica aqui um desejo de transformação da autoimagem da pessoa e um sentimento de evoluir na vida. A produção da *passagem* ou do *calote*, apesar de eventualmente serem contíguos (dar o *calote* para poder ter a tarifa de volta, por exemplo), não são vividos como práticas imediatamente intercambiáveis.

Aos olhos dos membros de governo, burocracias, engenheiros de transportes, mas também de outros passageiros, dar o *calote* é uma “irresponsabilidade”, “crime”, “falta de educação”, “barbárie”, “ofensa”, “incivilidade” que precisa ser multada, controlada e punida⁹, assim como os “gatos” de energia elétrica e as conexões clandestinas de água. É também um “vazamento”. O *calote* é o irmão do “gato” e um agenciamento que rompe a temporalidade do tecido normativo da modernidade e uma ofensa à moral dos “passageiros pagantes” na infraestrutura tal como performada no projeto da racionalidade técnica e responsável pela *ruína* do BRT no Rio de Janeiro¹⁰.

havam lutado contra o Apartheid numa chave similar ao calote no BRT carioca pelos agentes públicos e privados, por exemplo.

⁹ Há dezenas de reportagens televisivas da mídia local produzindo tais argumentos. Para um exemplo, ver a entrevista do Interventor Luiz Alfredo Salomão no BRT, nomeado pelo prefeito Marcelo Crivella, em maio de 2019 para o RJTV na Rede Globo: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2019/05/13/interventor-do-brt-afirma-que-nao-resolvera-problemas-no-prazo-definido.ghtml>.

¹⁰ Mais recentemente, por decorrência de um processo que não é o alvo desta tese, mas que o atravessa, o *calote* tem se tornado cada vez mais um *problema público* (Cefai, 2017), criminalizado e moralizado pelos agentes públicos, empresas de transportes e a mídia local, como falta de educação, irresponsabilidade e incivilidade, em especial, no BRT. Os “caloteiros” tornaram-se verdadeiros “bárbaros” e são tomados como um dos atores responsáveis pelo *arruinamento* do BRT no Rio de Janeiro. O que não significa que a prática no presente nomeada como *calote* seja uma novidade. Ampliar esta questão demandaria um esforço de historicização destas práticas, como eixo analítico para se compreender a produção da cidade à luz das categorias de governo da infraestrutura urbana de transportes no Rio de Janeiro. Uma tarefa que deixo para trabalhos futuros. Outro caso relevante na história urbana carioca é o *calote* para ir à praia por jovens negros

A partir da estação do BRT de Madureira, a volta era mais simples, mas não menos demorada. Dar o *calote* no BRT, novamente, não demandava negociações com pessoas. Natália voltou para casa com seus sete reais. Como fica claro, as práticas ordinárias econômicas desta viagem não podem ser facilmente compreendidas por uma racionalidade utilitária de Natália. Na realidade, o curso de ação menos viável era gastar os seus 7 reais. A transformação da infraestrutura de transporte em espaço para trabalhar é vinculada ao desejo de utilizá-la no futuro, tecer viagens heterogêneas e ir até os eventos culturais para *trampar*. O transporte é um meio para “ganhar um dinheiro maneiro”, para poder ter a *passagem* e ir para as rodas. O trem, o BRT e o metrô permitem vislumbrar e construir cotidianamente a arte. Aquilo que é tido como ruína do BRT aos membros do governo e empresas privadas, é vivido como oportunidade de habitar a cidade.

Para estes jovens, esse tipo de percurso é quase constitutivo da sua relação com a arte, na medida em que os eventos artísticos se fazem numa espacialidade específica que não aquela do trabalho assalariado. Para ser artista é preciso enfrentar a cidade, não à toa, a existência das narrativas de circulação. Deslocar-se até uma roda de rima ou slam envolve: *negociações para a conversão do dinheiro da casa em dinheiro da passagem, dar o calote, pedir carona, conflitos familiares em torno da legitimidade da arte, e o perambular pela cidade sem os meios econômicos para fazê-lo*; o que não exclui também a necessidade de negociação da própria existência dos eventos com grupos armados estatais ou privados, como a história de Natália também nos mostra e outros autores já demonstraram (Sabino, 2019; Barros, 2020). Ao afirmar que foi para o “trem para poder ter a passagem para ir para a roda”, Natália conecta em sua narrativa as relações com o transporte público como parte integrante do seu modo de ganhar a vida e do valor de sua pessoa.

A “gestão” do chapéu e as ajudas para chegar em casa e se alimentar

Certo dia, recebi uma mensagem em meu celular de Saulo, um jovem poeta branco de 21 anos, que estava no metrô declamando poesias, pedindo *ajuda* para poderem voltar pra casa. Havia meses desde que tínhamos nos encontrado pela última vez. Natália havia

de subúrbio e de favela nos anos 1990. No caso das praias da Zona Sul, o governo do *calote* se deu não em torno da categoria *ruína* do sistema dos ônibus, mas dos *arrastões*, remetendo à representação social da *violência urbana*.

passado mal no vagão, sentia calafrios, enjoos e estava com sua visão embaçada. Ela fora levada para o posto de saúde mais próximo pelos seguranças da MetroRio, depois de Saulo pedir socorro. Ainda era o começo da tarde, por volta das 12h, os dois tinham saído de sua casa, onde moravam juntos, sem a *passagem* para voltar, só tinham a de ida. Tinham dado o *calote* no trem para poderem começar o trabalho no metrô. Os vagões naquele dia deveriam trazer, pelo menos, a *passagem* de volta e o dinheiro de duas refeições a serem compradas em um restaurante na saída da estação de trem, próximo ao conjunto habitacional onde moravam. Os dois ainda não tinham fogão em casa, não conseguiam cozinhar, e sua geladeira só estava funcionando na parte do freezer. Lá, a água e a energia elétrica eram garantidas e gratuitas pela atuação do tráfico de drogas. Todavia, o condomínio do prédio era R\$25,00. O único gasto com serviços urbanos era o transporte e o gás. A *passagem* e as refeições custariam quase o mesmo, R\$8,10 e R\$10, respectivamente. Não tinham conseguido ainda fazer esse valor até o momento em que estavam em Triagem e Natália começou a se sentir mal. Era possível dar o *calote* na ida no trem, mas não na volta, na Estação Central ou Maracanã, onde há maior controle do pagamento das tarifas. No dia anterior, Natália já tinha sentido febre, e não tinham saído para trabalhar.

Saulo tentou contatar amigos, outros artistas e a mãe de Natália, mas não havia conseguido que alguém fosse buscá-los e fornecer a *passagem*. Ir até o hospital, implicaria o inesperado gasto de *passagem* de ida e volta. A mãe de Natália disse que não poderia ir buscá-los, pois não poderia sair do trabalho. Ela enviou uma mensagem a Teresa, de que Natália havia sido atropelada, com o intuito de pressionar a avó da jovem a ir cuidar dela. Sua avó teria que cruzar a cidade para chegar até os dois. Mas os dois não buscaram sua ajuda. Entre os amigos que responderam, alguns disseram que não tinham o dinheiro e outros de que estavam trabalhando e não poderiam ir. Mais tarde, Saulo me disse que um de seus amigos havia oferecido que pedisse um Uber, mas ele preferiu enviar-me uma mensagem. Sai de casa e fui buscá-los na estação Central do metrô. Na volta, os dois tiveram que caminhar do posto de saúde até a estação.

Quando eu estava no metrô a caminho, ele me enviou uma mensagem dizendo que já tinham conseguido atravessar a catraca. Explicou o ocorrido aos seguranças, que os deixaram entrar sem pagar a tarifa. Fiquei sem saber se continuava meu caminho ou não. O casal pretendia ir até o trabalho da mãe de Natália para pedir emprestado dez reais para a *passagem* de volta. O que, na prática, implicava que eles voltariam para a casa sem nenhum dinheiro para poderem comer. Praticamente todo o dinheiro seria gasto no trem.

Perguntei a ele se queriam que eu continuasse, Saulo me disse “tu que sabe”. Decidi seguir. Quando encontrei os dois, ela sentada em uma das cadeiras e ele agachado no chão tentando tranquilizá-la, dei uma ajuda. Passei para as mãos de Saulo uma nota de cinquenta reais dobrada, que abriu os olhos e, sem que eu pedisse, perguntou se eu estaria livre nos próximos dias para ir ao vagão com eles. Ele se sentiu obrigado a me oferecer algo em troca. Resolvi dar esta quantia – às vezes, valor obtido em pouco menos de meio de dia de trabalho no vagão, outras vezes, o dia inteiro –, pois achei que seria o suficiente para que ambos fossem para casa, comprassem comida e não precisassem ir *trampar* nos próximos dois dias, até que seus familiares se inteirassem do ocorrido. Imaginei também que tinham saído de casa sem nada ou com pouca coisa na barriga – um pão, um café, um salgado comprado em uma estação –, como já tinha notado em outras situações. Sugeri a Natália que fosse para casa, e repousasse durante alguns dias. Ela me disse que não podia não ir, estavam sem dinheiro. Não tinha visto a nota ainda. Só nessa hora, Saulo mostrou o dinheiro.

Apesar do dinheiro, Natália decidiu mesmo assim ir visitar sua mãe, em São Cristóvão. Ela queria falar para a mãe que já estava se sentindo melhor. Perguntei se ela gostaria que eu fosse junto, ela disse que sim. Seguimos para São Cristóvão pelo metrô, e caminhamos por volta de vinte minutos até o trabalho de sua mãe, na Vila Mimososa. Natália me dizia que se sentia atordoada e que seus olhos lacrimejavam. Sentia-se lúcida, mas seu corpo “estranho”. Queria lembrar qual era o remédio que havia tomado para contar para sua mãe. Quando chegamos, a mãe brigou com a filha e disse que só tinha vinte reais para dar para ela. O mal-estar da filha foi interpretado pela mãe como uma possibilidade gravidez ou, então, falta de alimentação. Esta última, uma crítica constante da mãe e da avó de Natália, que era lida pelo casal como uma apreciação negativa acerca do caminho seguido na arte por eles¹¹. Mesmo passando mal, Saulo e a mãe de Natália questionavam o fato de ela ter ido até lá “trazer problema” para a mãe no seu trabalho. Saulo não gostava do desejo de Natália em encontrar com sua mãe, pois achava que alimentaria críticas a ele e ao casal por não estarem “se cuidando”. Após terem optado por morar juntos, era responsabilidade primeiro dele cuidar do bem-estar dela. Segundo Teresa, eles eram marido e mulher. Já para Natália, “namoridos”. A ajuda entre parentes, para sua mãe, passava pelas casas. Tatiana não queria ajudar pois quem deveria fazê-lo

¹¹ A mãe de Saulo compartilhava do mesmo sentimento. Enquanto caminhávamos até o trabalho da mãe de Natália, ele me disse que nem se ele trouxesse 2 mil reais para sua mãe, ela iria tratar seu envolvimento na arte como trabalho.

era seu “marido” (no caso, com quem Natália morava) ou a avó (com quem Natália morou antes). Para a mãe, a obrigação moral de ajudar alinha-se com quem a jovem morava ou morou antes, remetendo a uma experiência histórica particular e distinta dos “namoridos”. A jovem afirmou para a mãe que não tinha ido lá pedir dinheiro, pois eu já tinha ajudado. Havia tempos que não encontrava com sua mãe, Natália me disse que queria apenas vê-la.

Sua mãe ofereceu que ela comesse a sua quentinha, mas Natália disse que não queria, pois sua mãe ficaria sem ter o que comer. Então, Saulo sugeriu que usasse o dinheiro que eu havia dado para o almoço ali mesmo ou no entorno. Sua mãe voltou da cozinha e disse que já não havia mais comida. Saulo, então, andou no entorno para procurar um local onde pudéssemos comer. Todavia, não encontrou ou, talvez, achou que não seria uma boa opção. Decidimos voltar para a casa deles. No caminho, perguntei a eles onde eles gostariam de comprar comida para almoçarmos. Saulo comentou que poderíamos descer antes de suas casas e comprar comida em um supermercado mais barato, pois perto do conjunto não havia muita coisa ou era muito mais caro. O problema desta opção eram as três *passagens* no trem a mais para sairmos e voltarmos do trem. Vislumbrando a necessidade de fazer estas *passagens*, Natália sugeriu que comêssemos onde vinham realizando suas refeições, perto do conjunto mesmo. Então, paguei a tarifa¹² dos dois no trem. Na saída do trem, paramos para comer as refeições. Eu também não tinha conseguido almoçar. Já era por volta das 15h. Eu e Natália pedimos o mesmo prato, panquecas de carne. Quando o prato dela chegou, ela percebeu que a comida estava estragada. Pedimos para trocar. Paguei também a refeição de todos nós. Quando voltamos para casa, mais tarde, uma amiga no conjunto, trouxe comida para os dois. Natália começou a comer a comida, mas vomitou. Saulo comeu todo o resto da marmita. Com minha ajuda, Saulo comprou pães e um pacote de macarrão. O que não ficou muito claro para mim como ele iria usar, pois estava sem fogão. Eles tinham apenas um micro-ondas, onde ele iria fazer grandes xícaras de café para tomar naquela noite com café solúvel. Mais tarde, ela pediria para irem comprar um yakissoba ali perto para que ela jantasse. Saulo resistiu, dizendo que era muito gorduroso. Ela contra-argumentou que o yakissoba tinha legumes. Quando desceram, o local estava fechado. Compraram uma caixa de

¹² É proposital o uso do termo *tarifa* aqui, na medida em que para mim, a conversão de dinheiro em tarifa não passa pela categoria passagem.

biscoitos de chocolate no lugar. Natália brincou, “se eu tô com pressão alta, vou comer doce pra baixar ela”.

Na manhã seguinte, a avó de Natália iria trazer comida para eles também, mas eles não sabiam. Cruzamos com ela quando íamos os três até a UPA em Rocha Miranda. Quase não a encontramos, pois após descermos pela primeira vez as escadas para a rua, avistamos que o Caveirão da PM e muitos policiais com rifles estavam em uma incursão no conjunto até a boca de fumo ali. Eles passaram por nós e Saulo afirmou-me em voz baixa e insistindo em caminhar performando tranquilidade, “não tenho medo não, não devo nada a ninguém, não cometi nenhum crime”. Por outro lado, Natália ficou com medo de que os policiais pudessem subir, invadir e quebrar tudo na sua casa, achando que ali era uma moradia de “drogados” ou “esconderijo do tráfico”, pelo fato de que a “casa iria ficar sozinha”. As preocupações distintas do casal demonstravam as antecipações das relações generificadas com as forças armadas estatais: Saulo preocupava-se com a possibilidade de prisão; já Natália com a casa. Voltamos e Saulo avisou a uma das vizinhas para ela que dissesse para a polícia que tinha gente morando ali. Saulo também se precaveu e checkou novamente se a corrente de ferro que usavam para trancar a porta – que não tinha o tampo de vidro e nem fechadura funcional, e protegia a privacidade dos dois com um tecido amarrado na porta – estava bem fechada. Quando descemos, cruzamos com Teresa. E a crítica da alimentação dos dois baseada em “salgados” e “porcaria” na rua foi feita também pela vó, que abriu o freezer e não viu nenhuma comida. Saíamos todos juntos para ir à UPA em Rocha Miranda. A avó nos acompanhou. Iríamos pegar o trem até lá, mas ao subirmos pela rampa em direção à catraca, ouvimos que o trem não estava funcionando naquele momento. Partimos para o outro lado dos trilhos e aguardamos uma van, eu, Saulo, Natália e Teresa. Quando entramos, paguei a tarifa de Saulo e a minha. Saulo não disse, mas parecia contar comigo. Não ajudar com sua *passagem* não me parecia um fluxo de ação plausível. Teresa não disse nada, validou seu cartão de gratuidade, garantindo a sua *passagem* e a de Natália como acompanhante.

Para manter a casa é preciso viajar. Na época destas situações, ambos estavam morando sozinhos no apartamento da mãe de Natália, sem ter que pagar aluguel. A mãe de Natália deixou-os morar lá, pois tinha receio do que poderia acontecer com ela caso continuasse no conjunto. A casa não era deles. Nem lá e nem a casa de Teresa, onde, por vezes, iam passar um tempo a depender das situações. O evento do hospital foi uma ruptura do planejado para o dia de trabalho, criando uma situação em que estes não tinham

os meios monetários para voltar para casa e se alimentar. Porém, sabiam como resolvê-la: pedir ajuda para familiares, amigos, conhecidos e para os seguranças do metrô.

Para eles, a conversão do ganho para manter a casa é diária, de acordo com o dinheiro que conseguiram arremeter no vagão ou em outras intervenções poéticas¹³. Natália contou-me como ela vê como fazem a gestão do seu dinheiro advindos do vagão. Este é primeiro convertido naquilo que “precisa para a casa”. Em seguida, o ganho do “chapéu”, que é conjunto, pode ser dividido entre os dois igualmente para suas compras individuais quando estas ocorrem, seja um cigarro ou outro objeto desejado. O que precisa para a casa envolvia o aprimoramento material da casa, mas também comida, produtos de limpeza, e, mais importante, para projetar-se na arte e manter a imagem. Separa-se dinheiro para investir na imagem, como a aquisição de dados para o uso do 3G no celular, roupas e maquiagem. Nada disto é anotado e produz uma cadeia de interações e contabilização de “direitos” entre o casal. Se um gasta uma quantidade X de dinheiro, o outro tem “direito” ao mesmo dinheiro, disse-me Natália. Caso contrário, o ganho permanece conjunto como dinheiro do chapéu. Em sua experiência, não há dinheiro da casa. Ou então, o ganho é dividido igual para cada um. “Sobrou 20 reais, é 10 meu e 10 dele. Deixa na mesa, mas na minha vó, não podia deixar, meu irmão rolava mesmo”. Para Saulo, eles “ajudam um ao outro”, e o gasto é da casa. Por outro lado, caso haja um plano conjunto ou individual que demanda uma quantidade maior de dinheiro do que a meta diária permite, como um eletrodoméstico ou um boleto, há a separação de parcelas do ganho diário para cumprir este objetivo.

Entretanto, como se junta dinheiro é variável, depende do ganho diário, do montante necessário e do que precisa para a casa. Ao mesmo tempo, os dois desejam constantemente guardar uma parte do dinheiro, quando é possível separar uma parte da meta diária. Todo o ganho do vagão é realizado em notas e, principalmente, moedas. Uma das práticas para guardar dinheiro é o distanciamento deste, convertendo notas e moedas em extrato bancário. Saulo contou-me uma vez que procuravam, ao final do dia, passar no banco e depositar o dinheiro conseguido. Apesar disso, Natalia disse-me que é algo muito difícil de ser feito, pois o ritmo do que precisa para a casa e do ganho diário dificulta, ainda mais pelo fato de que, depositar o dinheiro demanda a *passagem* também – o que, na cena etnográfica descrita aqui, realizou-se no fato de que comprar comida

¹³ Neste caso, a relação do artista com o ganho é similar ao dos camelôs, por exemplo. O que sugere a possibilidade de ampliação destas considerações para outros estudos voltados a esta outra modalidade de trabalho.

custava a *passagem*. Não há bancos próximos de onde moram. E sair do trem ou do metrô para depositar o dinheiro custa dinheiro.

Quando mudaram juntos, Saulo contou-me que tinham um cronograma na parede sobre os planos futuros, onde um de seus objetivos era guardar o “galo”, um dinheiro para poder investir em alguma coisa para a casa. O primeiro objetivo era pintar as portas, o que não tinham conseguido finalizar, e, depois, resolver arrumar a fechadura. Precisavam comprar um fogão e um botijão de gás também. “Se passar um tempo e não conseguirmos montar a casa, vamo sentir que o rolê não tá dando certo e vamo desanimar”. Havia gás encanado, mas não queriam usá-lo. Outro de seus gastos mensais era o celular. Os dois possuíam planos mensais da Nextel. Não queriam ter chips pré-pagos, pois usavam muito a internet para se comunicar e divulgar seu *trampo*. Todavia, apenas o celular de Natália estava sendo pago, o de Saulo não era pago havia três meses. Além disso, pagavam também a mensalidade da Netflix, para poderem assistir a séries e filmes no celular, que estava com a tela rachada e com clarões brancos no meio.

Uma de suas relações com o ganho pode ser descrito como no dito popular “dinheiro na mão é vendaval”. Em uma de nossas conversas em sua casa, Saulo contou-me que “não pode ter muito dinheiro em mãos que vai gastando com besteiras” e “quando vê, o dinheiro já acabou”. A preocupação com a “gestão” surgiu em uma porção de nossa as conversas. Como me disse outra vez, “tem muita gente que não acredita, mas é até mais” do que “trabalho de carteira” o que eles ganham no vagão. O problema é “ter gestão”. Nas palavras de Saulo:

Artista é assim, ganha no dia, se não tiver arroz, isso aqui, o seu dia todo que você trabalhou vai ter que usar o dinheiro pra comprar alguma coisa. Vai ser um trabalho perdido pro seu bolso, não pra sua casa. No dia seguinte, aí você voltar com essa diária. Ai eu junto a metade, ou junta 60. Só que esse é o problema: tem que ter muita gestão.

Se comparado ao caso dos *buscas*, analisado por Mariano Perelman (2017), vendedores ambulantes nos trens e ônibus de Buenos Aires, onde a relação com o ganho e gasto diário é vivida como uma forma de realizar uma “boa vida”, para Saulo, o gasto do dinheiro diário é vivido como uma forma de descontrole, o que implica uma relação distinta com o ganho do trabalho, mais especificamente, com as relações entre presente e futuro. E, para ele, em uma de nossas conversas, não ir trabalhar, como o fazem às vezes, é entendido como “preguiça”. Ou então, talvez, para Saulo, ele precisava também justificar a mim mesmo a sua opção por não ir trabalhar alguns dias. A figuração do

trabalhador pesava aqui e, assim como a sua família, precisava dizer-me que o que fazia era “trabalho”. Em outras palavras, talvez Saulo tivesse receio em defender que ele, por vezes, não queria ir trabalhar e, portanto, não ia.

Pela possibilidade do *calote* próximo à estação de trem de onde moram e do uso dos vagões como fonte de renda, a produção do *dinheiro da passagem*, por vezes, ocorre simultaneamente ao uso do transporte. Diferente do que vimos entre o conflito entre a avó de Natália na cena anterior, o *dinheiro da passagem* parece não ter vinculação direta com o que precisa para a casa para o casal. Este é produzido a partir da existência das antecipações da necessidade de conversão. Na ausência do dinheiro da casa, não há o imperativo da posterior conversão da *passagem* naquele. Segundo Saulo, às vezes eles saíam de casa “sem um puto no bolso” e “vai mandando poesia no trem” para fazer o *dinheiro da passagem*. “A poesia começou a ajudar a gente a ter essa locomoção”, contou-me Natália. Diferente do uso da água ou da energia elétrica, onde o gasto efetivo (quando este existe e não é solucionado por outras modalidades de “vazamento infraestrutural”, como gatos e conexões clandestinas de encanamento) é indireto e vinculado à temporalidade do salário, ao mesmo tempo em que é mediado por documentos (contas, boletos), a *passagem* é imediata. Gasta-se antes da fruição do bem adquirido. O dinheiro da *passagem* tem uma dimensão rítmica na vida cotidiana. O que é distinto em relação à temporalidade das locomoções com trens, ônibus, vans e BRTs para meus interlocutores.

Trabalhar no metrô, por exemplo, envolve pelo menos o gasto com a *passagem* de ida e volta do metrô, e não necessariamente do trem ou BRT. Saulo e Natália moravam de forma pendular entre as diferentes casas da família de Natália, na Zona Norte e Zona Oeste. Nem sempre era possível dar o *calote* nas duas estações de trem, em cada uma destas casas. Essa possibilidade era um dos elementos que orientava onde iriam morar por um tempo. Em outras palavras, Saulo e Natália pensavam como ganhariam a vida e onde morariam à luz também das infraestruturas de transportes.

Do ponto de vista de meus interlocutores, o pagamento das tarifas não é trivial, sendo precedido por diferentes processos que não se resumem à retirada de um cartão com créditos ou dinheiro do próprio bolso para atravessar a catraca. Para viajar, é preciso converter relações, materialidades, e/ou dinheiros em *passagem*, *calote* ou *carona*, estratégias estas que podem ser agenciadas numa mesma jornada de ida e volta. As conversões monetárias nem sempre são vividas como aquisição de um serviço, mas também como ajuda. Aquele que converte dinheiro em *passagem* nem sempre é aquele

que viaja. O *dinheiro da passagem* não é vivido como um sinônimo de tarifa e ele nem sempre é individual.

Cobrando a passagem

Saulo convidou-me para passar seu aniversário em sua casa, junto de Natália e a família de sua namorada. Marcamos de nos encontrar na estação Madureira do trem às 15h30. Saulo estava sem chip de celular naquele dia, só conseguiu me enviar uma mensagem por Facebook, depois de conseguir rotear em seu celular uma Wi-Fi presente no conjunto habitacional. Tinha acabado de chegar em casa do supermercado com Natália. Disse-me que estava “puto”, pois tinha deixado para comprar os latões no final, após comprar toda a comida. O jantar seria estrogonofe de frango, acompanhado de um bolo de chocolate de sobremesa. Não havia sobrado nenhum dinheiro pra cerveja. Tinham feito 90 reais no dia no vagão. Imaginei que tinha guardado algum dinheiro pra *passagem* desse montante. Falei para Saulo não se preocupar, que eu ajudaria com a bebida. Saulo atrasou uma hora e me pediu desculpas, enquanto o aguardava no viaduto de Madureira. Pediu-me para enviar mensagem para Eduardo, um jovem artista negro do seu antigo coletivo, que havia sido convidado também. Mande mensagem do meu celular para ele, dizendo que nós já estávamos ali aguardando ele e Sabrina, também artista negra do seu antigo coletivo. Saulo havia combinado de encontrá-los lá também. Eduardo me disse que já estava se arrumando para sair de casa, mas que estava “sem o dinheiro da passagem”. Saulo contava comigo para as *passagens* de Eduardo. O evento não poderia ser incluído nos gastos dele. Apesar disso, ele conseguiria chegar em Madureira, saindo da Cidade de Deus, dando o *calote* na estação do BRT perto de sua casa, como havia eu mesmo o acompanhado na semana passada quando tinha ido a sua casa entrevistá-lo e depois irmos para uma batalha de slam. Os dois só iriam mais tarde, Eduardo nos contou. Seguimos para a casa, subindo em uma van ao lado do viaduto. Saulo *validou seu cartão* na van e eu também.

Mais tarde, Saulo me chamou para irmos buscar Eduardo e Sabrina. Os dois nunca tinham ido ao conjunto e, como viria a perceber depois, tinham medo de irem sozinhos. No passado, Natália já havia me dito que achava que seus amigos não queriam ir visitá-los porque a Cidade de Deus, onde alguns deles moravam, era “favela chique e famosa”, não acreditando que o argumento usado por eles, de que lá havia outra facção controlando o território, era verdadeiro. “Ninguém é envolvido com o tráfico, isso não importa”.

Não houve a sugestão de pedir a *passagem* para Sabrina. Talvez porque Saulo já havia pedido uma porção de vezes à Sabrina no passado. Não sugeri essa alternativa. Na prática, a viagem custou-nos mais duas *passagens*, além da ajuda a Saulo prometida para Eduardo, pois já tínhamos esperado tempo demais em Barros Filho. Já não era possível aproveitar o tempo de baldeação disponibilizado pelo RioCard. Voltamos para Madureira, pegando a mesma van no sentido contrário, do outro lado da passarela do trem. Saulo converteu seus créditos em *passagem* com o cartão. Quando encontramos com Eduardo, disse-me o que sempre dizia, “to vivo”. Após encontrar os dois que tinham ido encontrar outros conhecidos, pois iria ocorrer uma roda de rima embaixo do Viaduto de Madureira, seguimos para a mesma van. Eduardo não falou nada, Saulo virou pra mim e perguntou se eu tinha dois reais, alguns trocados, para completar a *passagem* de Eduardo. Ele pagou, então, a própria *passagem* validando seu cartão. Dei os dois reais para Saulo, ele juntou o restante em uma nota e moedas para a tarifa para Eduardo e entramos na van. Não quis utilizar (ou não podia, eu não saberia dizer) seu próprio cartão novamente. Sabrina tinha seu cartão RioCard. Seguimos para o conjunto.

Horas depois, os dois decidiram ir embora. Sabrina precisava ir para Nova Iguaçu no dia seguinte. Descemos a escada, e no caminho, Eduardo cobrou de forma sutil e em tom baixo e íntimo, para Saulo o *dinheiro da passagem* fora já da casa, na escada. Saulo virou para mim com uma certa timidez e perguntou se eu poderia ajudar com algum dinheiro. Eu disse que sim, tinha apenas uma nota de cinco reais no bolso e dei para ele. Saulo insistiu para que eu o lembrasse depois que ele iria me pagar. Falei para Saulo não se preocupar com isso. Diferente da situação anterior, ele não me pedia alguns trocados, mas todo o *dinheiro da passagem*. Ele, então, passou a nota para Sabrina que, depois, passou para Eduardo. Voltamos para casa após acompanhá-los até a van no sentido contrário. Em nenhum momento, Eduardo me pediu diretamente o dinheiro. Era responsabilidade de Saulo.

Na manhã seguinte, imaginei que iríamos para o vagão, mas Natália quis ir para o Parque de Madureira para levar uma conta de luz, obtida com sua avó, para finalizar a documentação necessária para a formalização de um evento que estavam organizando para as próximas semanas em uma instituição pública, um slam e roda de rima de seu coletivo. Saulo e Natalia naquele dia haviam dormido no quarto os dois juntos em uma cama de casal. Eu, a avó e mãe de Natália, dormimos na sala em colchões.

Quando a mãe de Natália acordou, houve um grande desentendimento. Ela cobrou da família a *passagem*. Assim como Eduardo, na noite anterior, ela também tinha ido

dinheiro para esta conversão. A discussão escalou rapidamente, e a mãe de Natália passou a elevar sua voz, demonstrando sentir-se injustiçada. Em algum momento, Teresa deu a *passagem* para ela, depois de muito reclamar. Teresa queria que ela fosse para Santa Cruz com ela, mas Tatiana não queria. Ela queria ficar na casa e esperar um conhecido ou amigo, não sei dizer, entregar algumas coisas e dinheiro para ela. Natália não queria que sua mãe ficasse sozinha na casa. Ao final, elas cederam e a mãe continuou na casa. Saímos da casa por volta das 11h30. Fomos pegar o trem para irmos para Madureira. Saulo foi se aproximando do muro do trem, onde havia o que mais parecia uma escada, feita de caixas e restos de outros materiais. Natália disse que não queria dar o *calote*, seguiu com sua avó para a catraca do trem. Saulo, então, subiu pela escada e atravessou para o outro lado do muro. Sem refletir muito, eu segui atrás dele. Natália e Teresa se aproximaram da catraca e, com o cartão RioCard de Teresa, dotado de gratuidade de idoso, as duas passaram juntas e ao mesmo tempo por uma das catracas. Ali, não era possível pular a catraca, pois esta estava inserida em uma jaula por onde era necessário passar para se chegar ao outro lado. Não avistei funcionários que poderiam barrá-las.

Uma cadeia de práticas distintas foi se construindo para viabilizar diferentes relações e viagens nas idas e vindas de Madureira nos dois dias. Estas envolveram: *pagar a tarifa, pedir ajuda, dar uma ajuda, cobrar a passagem, fazer um empréstimo, dar o calote subindo a escada e pulando o muro, dar o calote pulando para dentro da estação e “não dar o calote” atravessando pela catraca sem pagar a tarifa, dar a passagem*. Saulo, primeiro, me pediu ajuda e depois fez empréstimo comigo para conseguir viabilizar a vinda e a volta de Eduardo para o seu aniversário e gerir sua obrigação criada com ele. Eduardo, neste caso, cobrou a passagem de Saulo. Antes, Eduardo fez sua parte no acordo e deu o *calote* no BRT.

A mãe de Natália também cobrou a *passagem* da família, neste caso, todavia, ninguém havia estabelecido o vínculo de obrigação e cuidado de dar-lhe a *passagem* para sua volta. Apesar de ser a dona da casa, ela não morava na casa. E, assim como na cena etnográfica anterior, entre parentes, a circulação do dinheiro para conversão da *passagem* passa pelas casas. Foi um pedido inesperado e mal-recebido. Havia uma valoração negativa da pessoa de Tatiana na família. Se, na primeira cena, Teresa negava a *passagem* à Natália (que havia pedido) como forma de cuidado e recusa de dar o seu próprio dinheiro, a negação da cobrança aqui referia-se a uma avaliação do afastamento desta das casas. A rejeição manifestou-se como avaliação de um mau uso não do dinheiro, mas de relações com as casas para a *passagem*. Não se queria ela sozinha na casa e nem a ajudar

para viajar. Saulo, por sua vez, não negou a cobrança de Eduardo e não se manifestou em relação à cobrança de Tatiana. Ele era “namorado” e não parente. Por outro lado, Natália, Teresa e Tatiana também não se envolveram com a *passagem* de Eduardo, que não era parente, mas amigo. Neste caso em particular, se a comensalidade conectava as casas de familiares e amigos, por outro lado, a circulação do *dinheiro da passagem* trazia à tona outras dimensões da tessitura das mesmas relações. A comida não se nega, já a *passagem* é outra história, ainda que o gasto quantitativo em si possa ser menor na prática.

O “trem de graça”

Uma das vezes na qual acompanhei o casal, dormi na casa de Teresa com eles, pois estavam passando um tempo lá. Nós três iríamos para o metrô, na estação Botafogo para trabalhar no dia seguinte. Pela manhã, por volta das 11h, quando nos aproximamos da estação de trem Tancredo Neves, na Zona Oeste, Saulo viu que eu puxava em minha mochila a minha carteira para pagar a tarifa. Ele tirou sarro de mim e disse que não precisava, “o trem é de graça aqui”. Subimos as rampas e nos direcionamos ao outro lado dos trilhos, onde havia um batente de porta, sem a porta, aberto no muro da estação, por onde passavam a maioria dos passageiros¹⁴. Segundo ele, a entrada tinha sido construída pelo Comando Vermelho, mas que atualmente a sua gestão era realizada pela milícia no local.

Na cena etnográfica reconstruída aqui, o calote não é nenhum improviso, mas uma bricolagem urbanística¹⁵ (Cortado, 2018). Sua possibilidade já estava inscrita na materialidade da estação, e tinha vinculações com o controle territorial por grupos

¹⁴ Segundo informações obtidas pelo Portal G1 junto à SuperVia em 11 de fevereiro de 2020, haveria certa de 180 “passagens e buracos clandestinos” nas estações de trem na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, que servem não só para viajar sem pagar, mas também para atravessar as barreiras físicas dos trilhos que separam os bairros. Entre 6 a 10 passagens seriam fechadas por mês pela companhia. Lembrando que a SuperVia possui, no total, 102 estações na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Outra das práticas do calote existente também é o uso de “cartões clonados” por “bandidos” que organiza um mercado ilegal particular em torno dos trens. Segundo a SuperVia, o “prejuízo” com os *calotes* chegaria a R\$25 milhões por ano. Para mais, ver: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2020/02/11/policia-e-supervia-intensificam-acoes-para-evitar-uso-de-cartoes-clonados-e-calotes-nas-estacoes.ghtml>.

¹⁵ Segundo Thomas Cortado (2018), a *bricolagem urbanística* seria “a construção de infraestruturas pelo aproveitamento não-planejado das infraestruturas existentes ou pelo uso de materiais que não foram dispostos para esse fim” (Cortado, 2018; p.277).

armados masculinos e o crime organizado¹⁶. Se com Pierobon (2021), vimos como o controle do acesso à água pelo tráfico reorganizava as rotinas e conectava a “Guerra” feita por invasões armadas à batalha cotidiana invisível para reproduzir a vida com a água, nesta situação, os sinais são invertidos. Grupos armados entram nas tramas da vida cotidiana por meio das infraestruturas facilitando a circulação das pessoas e, por sua vez, alterando as formas de circulação de dinheiro, entre as casas e os esforços para mantê-las. Logo, é necessário afirmar que as relações entre infraestrutura e grupos armados são heterogêneas. As funcionalidades projetadas para muros são alteradas, não mais como barreiras de segurança, mas como porta de entrada, e, além disso, como uma forma de expansão de seu poder. Nos sistemas de transportes, o poder armado se expande pela contínua destruição e colapso do “planejamento”. Este é outro dos modos pelas quais os grupos armados produzem o ambiente construído e os fluxos da cidade. Como diz Pierobon, “uma forma silenciosa de atuação dos grupos armados pela cidade se sedimenta nas tramas do cotidiano ao controlar as infraestruturas que garantem a vida” (Pierobon, 2021; pp. 20).

Ao fazer isso, há uma alteração, inclusive, das relações entre infraestrutura e moralidades. Uma configuração distinta das outras situações descritas nas outras cenas se apresentava, onde o trem de graça não instaurava um imperativo de justificação das ações ou avaliações sobre pessoas. Saulo não demonstrou a existência de qualquer uma destas duas alternativas; não era cobrar a tarifa do “Estado” ou uma “necessidade”: era de graça. Há um contínuo moral dos *calotes*, aparecendo como parte integrantes do processo de produção de infraestruturas de transportes no Rio de Janeiro, como práticas e materialidades distribuídas pela cidade, organizando mapas mentais das possibilidades de viajar¹⁷.

¹⁶ As relações entre o crime organizado, a milícia e as infraestruturas de transportes são relevantes para compreender, por exemplo, a “desativação” de dezenas de estações do BRT Transoeste na Zona Oeste do Rio de Janeiro e a construção do *arruinamento* do BRT. Ou, então, a cobrança das tarifas por atores que não os concessionários, mas funcionários de organizações ilegais. Muitas das estações foram “abandonadas”, “tornaram-se moradia” ou, então, “depósito de mercadorias”. Todavia, novamente, como não é o foco desta pesquisa, deixo estas reflexões para uma pesquisa futura.

¹⁷ Em janeiro de 2021, uma jovem não identificada por esta pesquisa publicou em rede social um mapeamento virtual com pontos de acesso clandestinos aos trens no Rio e as formas de se acessar os “buracos”, alimentado pelos próprios usuários. O mapa, no entanto, foi “derrubado” pela SuperVia. Em 24 horas, 55 passagens haviam sido incorporadas ao mapeamento. Para mais, ver: <https://diariodorio.com/supervia-tenta-remover-mapa-virtual-que-informa-passagens-secretas-para-utilizar-trens-no-rj/>

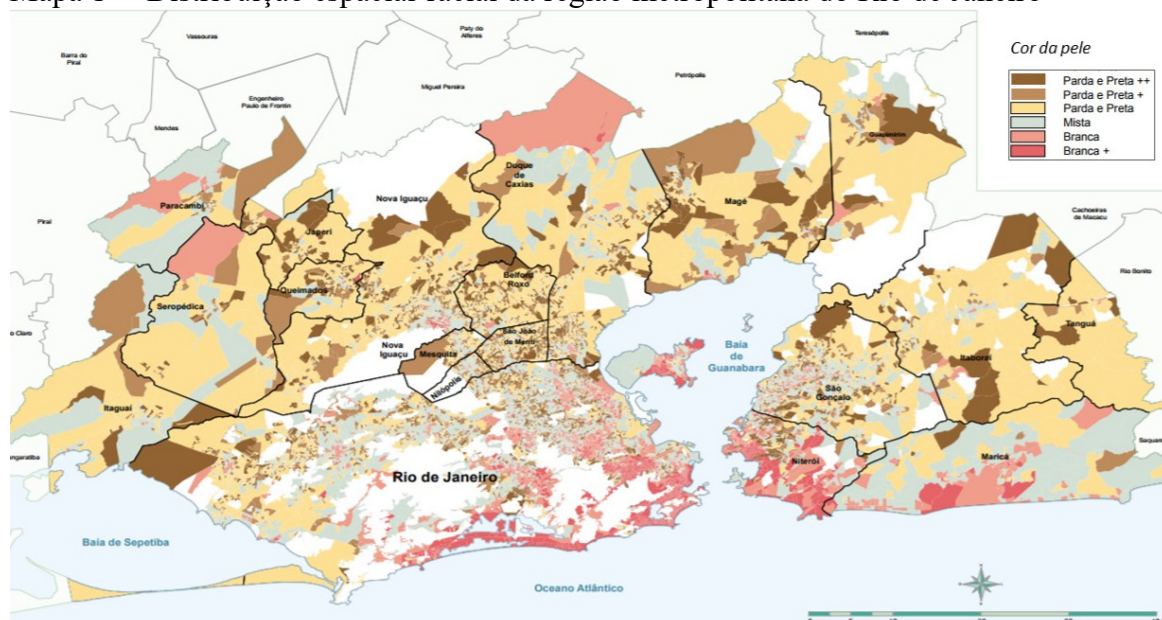
Os calotes não são práticas criada pelos próprios artistas, por serem mais “politizados” ou viverem com os poucos ganhos fruto de suas declamações de poesias, sendo uma alternativa vinculada apenas ao ganhar a vida com arte. Pelo contrário, os artistas estão inseridos nas formas de reprodução da vida no mundo urbano, assim como camelôs e outros trabalhadores. O *calote* é uma prática histórica e disseminada entre passageiros pelos transportes públicos e que conecta as diferentes infraestruturas, com muito menor frequência na Zona Sul do Rio de Janeiro.¹⁸ Dar *calote* é usual para meus interlocutores. Em minha adolescência, como morador de periferia, havia apenas esperado até o amanhecer do outro lado da cidade, para poder voltar para a casa pagando a tarifa de ônibus, com o dinheiro da casa convertido em *passagem* obtido com meus pais e transformado em crédito de meia-passagem no cartão dos transportes em São Paulo. Estas práticas parecem ser desigualmente distribuídas no espaço, o que é relacionado ao tipo de infraestrutura disponível em cada região. O metrô se concentra nas regiões Sul, Norte e Centro, chegando mais recentemente à parte rica da Zona Oeste. Ao passo que o trem, e o BRT são concentrados nos subúrbios Norte e Oeste. Se há maior concentração das práticas na Zona Norte e Oeste do Rio, isto significa dizer que estas são também práticas de mediação em relação à espacialização de dimensões estruturais do racismo na cidade. Como já nos apontou Lélia Gonzales (1982),

As condições de existência material dessa população negra remetem a condicionamentos psicológicos que devem ser atacados e desmascarados. Os diferentes modos de dominação das diferentes fases de produção econômica no Brasil parecem coincidir num mesmo ponto: a reinterpretação da teoria do lugar natural de Aristóteles. Desde a época colonial aos dias de hoje, a gente saca a existência de uma evidente separação quanto ao espaço físico ocupado por dominadores e dominados. O lugar natural do grupo branco dominante são moradias amplas, espaços, situadas nos mais belos recantos da cidade ou do campo e devidamente protegidas por diferentes tipos de policiamento: desde os antigos feitores, capitães do mato, capangas etc., até a polícia formalmente constituída. Desde a casa-grande e do sobrado, aos belos edifícios e residenciais atuais, o critério tem sido sempre o mesmo. Já o lugar natural do negro é o oposto, evidentemente: da senzala às favelas, cortiços, porões, invasões, alagados e conjuntos “habitacionais” (cujos modelos são os guetos dos países desenvolvidos) dos dias de hoje, o critério também tem sido simetricamente o mesmo: *a divisão racial do espaço* (Gonzalez, 1982; p.15; grifos meus).

¹⁸ Nos trens, a SuperVia afirma ter ocorrido 14 mil *calotes* ao dia no ano de 2020. Já em 2019, este número teria chegado a 30 mil, o que chegaria a 16% dos passageiros transportados. Ver: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2020/02/11/policia-e-supervia-intensificam-acoes-para-evitar-uso-de-cartoes-clonados-e-calotes-nas-estacoes.ghtml>. Já nos corredores BRT, o volume seria maior. Segundo o Consórcio BRT, ocorreriam 74 mil *calotes* diários. O “prejuízo” com o *calote* nos corredores BRT chegaria a R\$5 milhões por mês, segundo o consórcio BRT. Ver: <https://oglobo.globo.com/rio/contracalote-prefeitura-ignora-riscos-derruba-beiral-em-estacao-do-brt-23550266>; <https://prefeitura.rio/rio-faz-noticias/brt-passa-a-fiscalizar-pagamento-de-tarifas-dentro-de-onibus-e-estacoes-para-combater-calotes/>

Quanto mais branca a composição racial da região, menor a frequência do *calote*¹⁹. A infraestrutura onde há mais risco de violência de agentes de segurança com o *calote* é o metrô, no qual há uma política de intenso controle de pagamento das tarifas, e também da presença de camelôs e *artistas*. Todavia, este controle é também ele espacializado, e não se restringe ao tipo de infraestrutura. O que nos ajuda a compreender, em alguma medida, a baixa existência de camelôs no metrô e sua maior concentração em regiões de subúrbio e favela dotadas de estações, como a estação de metrô Pavuna na Zona Norte. Quanto mais distante de bairros de classe média e alta, e do Centro, menor parece ser o controle da tarifa. Há, portanto, um contínuo.

Mapa 1 – Distribuição espacial-racial da região metropolitana do Rio de Janeiro



Fonte: Elaborado por Puc Rio (2013), com base em dados do Censo 2010/IBGE; obtido em Albergaria, Martins e Mihessen (2020)

Dar o *calote* no metrô, no trem e no BRT depende da materialidade e arquitetura das infraestruturas de transportes. No metrô, isto se limita à questão das catracas, o que favorece mais à solicitação de ajuda aos seguranças e não tanto o *calote*. O risco de violência é maior. Entretanto, nunca ouvi histórias que articulavam *calote* e violência de agentes de segurança num mesmo arco narrativo. Uma grande quantidade das estações de BRT possuem as portas automáticas quebradas constantemente danificadas e pouca ou

¹⁹ Os acidentes nos trens da SuperVia também reproduzem esse mesmo padrão, como apontado por pesquisa de Rafaela Albergaria, João Pedro Martins e Vitor Mihessen (2020).

nenhuma fiscalização, o que permite que quem deseja entrar sem pagar possa saltar para dentro da estação por meio da via exclusiva dos veículos, sem correr o risco de ser multado. Já no trem, isto vai depender da habilidade e disponibilidade material para saltar os muros ou atravessá-los por passagens outras, que não as catracas, como portas abertas nos muros e escadas. Em ambas as situações, há pouca presença de seguranças coagindo a prática. Porém, o mesmo pode ser realizado também em relação à materialidade dos ônibus comuns, como a prática de forçar as portas de saída atrás dos ônibus, ou aguardar a saída de passageiros para pular para dentro rapidamente, sem que haja negociação direta com o motorista.

Considerações finais: O dinheiro do etnógrafo

A convivência com os jovens, de maneira continuada no tempo, me colocava como uma das pessoas possíveis para contribuir para a realização de viagens, como mais um ponto de fuga. Acompanhá-los no dia a dia, implicava, eventualmente, compartilhar meu dinheiro. Pouco se escreve sobre as relações entre o uso do dinheiro nas pesquisas de campo em contextos urbanos de baixa renda e a posicionalidade. Suas inscrições na construção de relações, a meu ver, se existentes, são geralmente apagadas das etnografias, e não tomadas como objeto de reflexão. De forma similar ao que defendi neste artigo sobre a *passagem*, no trabalho de campo, a circulação do dinheiro é um trabalho invisível na tessitura de relações. Assim como Paul Rabinow (2007) que refletiu sobre o uso de seu carro na construção de seu trabalho de campo no Marrocos²⁰, minha pesquisa me levou a analisar as relações entre meu campo e o *dinheiro da passagem*.

Inicialmente, trabalhei de forma hesitante em relação à circulação do dinheiro em meu campo, talvez reproduzindo eu mesmo a noção de senso comum, mas também presente na teoria social clássica de Georg Simmel e Karl Marx, acerca do poder solvente do dinheiro em relação aos vínculos pessoais, conectado à ideia de que o dinheiro seria “impessoal”. Isto é, como se vínculos afetivos, pessoais e dinheiro pertencessem a

²⁰ Um bom exemplo da exposição aberta as relações entre o dinheiro e o trabalho de campo é o livro *Reflection of Fieldwork in Morocco* de Paul Rabinow, onde o autor apresenta abertamente não só a circulação de dinheiro na tessitura de relações – o antropólogo tinha dinheiro e contratou um assistente de pesquisa para ajudá-lo em seu trabalho de campo –, mas também os pedidos de seus interlocutores para o uso de seu carro como dimensão relevante em sua pesquisa de campo.

mundos sociais “hostis” (Zelizer, 2011). Nem sempre a não-ocorrência do encontro residia na aparente indisposição de meus interlocutores em ser “objeto de pesquisa”, mas sim da própria falta de *dinheiro da passagem*. O encontro tinha um custo que não necessariamente poderia ser acomodado por eles ou negociado e obtido em suas famílias, implicando riscos. Em outras situações, o encontro era viabilizado por eles pela escolha do local onde iríamos conversar, de tal modo a não implicar a necessidade da *passagem* no fluxo do seu dia a dia, em regiões próximas a locais onde eles já iriam estar. A partir do momento em que passei a incluí-las como ajuda de custo as entrevistas passaram a ocorrer com uma frequência e fluidez muito maior do que antes. O que, por outro lado, não necessariamente levou à consolidação de relações para a pesquisa.

Ocasionalmente, meus interlocutores me pediam dinheiro ou trocados para as *passagens*. Com o tempo, nós já antecipávamos essa possibilidade, o que não era feito só em relação à *passagem*, mas podia abarcar outras atividades que eram subsumidas na categoria, apreendido por mim nas ocasiões em que não se desejava ou hesitava-se em estabelecer o quanto me solicitavam. Passei a encontrá-los sempre com algumas notas, moedas no bolso e cartão RioCard carregado. Todavia, nem sempre acatei pedidos ou tinha como fazê-lo. Evidentemente, estes comentários são reconstruções *a posteriori*. Não desenvolvi uma estratégia única para gerir estas situações, e nem uma posição única. Foram idas e vindas. Cheguei a oferecer ajuda atabalhoado sem que estas tivessem sido solicitadas, sumariamente negadas. Houve momentos em que eles optavam, ou não tinham a *passagem*, e presumiam que eu iria realizar o calote junto a eles; e não o realizar me constrangia, pois viajávamos juntos. Foram as primeiras vezes em que dei o *calote*, por opção para não romper o fluxo das interações, e não por necessidade financeira. Ainda, já me disseram “me dá um dinheiro aí!”, apenas para brincar e me constranger.

Duas vezes, abandonei o deslocamento com os jovens, pelo alto cansaço físico e mental após horas a fio de campo, e voltei para casa sozinho (e horas também depois viajando para casa). Em uma destas vezes, sondei indiretamente o grupo de seis jovens se eles tinham a *passagem* para voltar, perguntando como eles iriam voltar, pois via que dois deles não sabiam como ou pareciam estar apreensivos sobre como iriam conseguir a *passagem* para voltar. O grupo se dividiu em dois e resolveu o problema. Um casal pediu um uber, os outros pegaram um ônibus. Nenhum deles voltou sozinho. Depois, me arrependi por não ter seguido com eles. Peguei um uber até o metrô para voltar para casa. A solução se deu pela avaliação dos meios econômicos pelo grupo e do destino desejado ou, mesmo, possível. Para aqueles que seguiram na *passagem*, o peso substantivo dos

sentimentos advindos das obrigações mútuas (não se deixa ninguém para trás), se conectava ao lastro particular posterior advindo do dinheiro, ou seja, a ausência de constituição de relações de empréstimo e dívida, instituídos pela circulação de alguns trocados entre os que viajavam. Nestas situações, entre a autonomia e a interdependência do grupo, os jovens agiam em comum, para além das casas, para co-produzir o *dinheiro da passagem*, tal como no processo descrito na primeira cena etnográfica deste artigo. Aqui, o uso comum *dinheiro da passagem* unia os jovens suscitando afetos e práticas comuns para habitar a cidade.

Na maioria dos casos, estes pedidos eram formulados como relações de ajuda, poucas vezes como dinheiro emprestado. A distinção residia na afirmação de que o empréstimo seria retornado na forma de dinheiro. Já a ajuda, vinha conectada a alguma disposição em me ajudar também, neste caso, em minha pesquisa; isto é, a categoria ajuda era inscrita em uma reciprocidade ampliada, em que o dinheiro não precisava ser retribuído como dinheiro²¹. Os pedidos nunca foram feitos de maneira vinculada a minha posição de “pesquisador”, como uma dívida minha a ser sanada – era eu quem fazia essa leitura, por vezes –, a não ser em contextos de piada. Mas aí eu já não era mais “pesquisador”, mas “branco” e a dívida era de “reparação histórica”. Talvez, meus interlocutores julgassem que o gasto era baixo para mim; o que, de fato, era vivido como tal por mim.

A tarifa inesperada também levava a este pedido, nem sempre abertamente dito. Voltando de uma batalha de poesias em São Gonçalo, subimos eu e mais dois jovens artistas negros, moradores da Cidade de Deus, em um ônibus para voltarmos ao Rio. O ônibus era um “frescão” (a forma de nomear os ônibus que oferecem mais conforto, ar-condicionado e que viaja maiores distâncias), com uma tarifa mais cara do que dos ônibus comuns. Ao subir primeiro, um dos jovens tomou um susto. O preço da tarifa era quase o dobro do que tinha nos bolsos. Por alguns segundos não sabia o que fazer. O motorista olhava-o imóvel. O jovem falou em voz alta que não teria como pagar. O outro jovem também não disse nada. O primeiro nos olhou sem saber como agir. Não vi uma alternativa, a não ser oferecer que eu pagasse sua passagem. Eu não o tinha encontrados muitas vezes ainda, ele me agradeceu e não ofereceu retorno. Caso eu estivesse ausente, teria que escolher entre diferentes planos de ação, seja a negociação da *carona* com o motorista, esperar que seu amigo o ajudasse com algum dinheiro para a sua *passagem* ou

²¹ Agradeço à Eugênia Motta por esta formulação precisa.

descer e tentar novamente outro ônibus numa região desconhecida por ele, que havia crescido em Santa Cruz, na Zona Oeste. Ele tinha ido tentar conquistar uma vaga para a final de um circuito de batalhas de poesia no Sesc e um contrato de um ano com a instituição. O jovem não tinha vencido a competição.

Bibliografia

- ABRAMS, Philip. Notes on the Difficulty of Studying the State (1977). *Journal of historical sociology*, v. 1, n. 1, p. 58-89, 1988.
- ADDIE, Jean-Paul D. Urban life in the shadows of infrastructural death: from people as infrastructure to dead labor and back again. *Urban Geography*, p. 1-13, 2021.
- ANAND, Nikhil. *Hydraulic city: Water and the infrastructures of citizenship in Mumbai*. Duke University Press, 2017.
- ANAND, Nikhil; GUPTA, Akhil; APPEL, Hannah (Ed.). *The promise of infrastructure*. Duke University Press, 2018.
- RAO, Vyjayanthi. Proximate distances: The phenomenology of density in Mumbai. *Built Environment*, v. 33, n. 2, p. 227-248, 2007.
- ARAÚJO, Marcella. *Obras, casas e contas: uma etnografia de problemas domésticos de trabalhadores urbanos no Rio de Janeiro*. Tese de Doutorado. Universidade do Estado do Rio de Janeiro. 2017.
- BANDELJ, Nina; WHERRY, Frederick F.; ZELIZER, Viviana A. (Ed.). *Money talks: explaining how money really works*. Princeton University Press, 2017.
- BARROS, Caio César. *Do Bronx a Realengo: uma etnografia na ‘Sagrada Terça-Feira Rap’ do Espaço Cultural Viaduto de Realengo*. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Rio de Janeiro. 2020.
- CORTADO, Thomas. À beira da cidade: política e poética da urbanização no Jardim Maravilha, “loteamento proletário” da Zona Oeste carioca. *Université Fédérale de Rio de Janeiro, Musée National Rio de Janeiro*, 2018.
- CORTADO, Thomas. ‘Tem de enfrentar a chuva’: Casa, vida e mobilidade entre camadas populares brasileiras. *Dilemas: Revista de Estudos de Conflito e Controle Social, Reflexões na Pandemia (seção excepcional)*, 2020.
- CAMPOS, Marcos VL. O mercado de viagens e as disputas em torno das linhas de ônibus. *Novos estudos CEBRAP*, v. 35, p. 35-53, 2016.
- DAS, Veena. *Affliction*. Fordham University Press, 2015.
- GUPTA, Akhil. The Future in Ruins. Thoughts on the temporality of infrastructure. In: ANAND, Nikhil; GUPTA, Akhil; APPEL, Hannah (Ed.). *The promise of infrastructure*. Duke University Press, 2018.
- GUYER, Jane I. *Marginal gains: monetary transactions in Atlantic Africa*. University of Chicago Press, 2004.
- HAN, Clara. *Life in debt*. University of California Press, 2012.
- JEGANATHAN, Pradeep. Checkpoint: anthropology, identity, and the state. *Anthropology in the Margins of the State*, p. 67-80, 2004.
- LEITE, Márcia Pereira; MACHADO DA SILVA, Luís Antonio. *Circulação e fronteiras no Rio de Janeiro: a experiência urbana de jovens moradores de favelas em contextos de pacificação. Sobre periferias. Novos conflitos no Brasil contemporâneo*. Rio de Janeiro: Lamparina Editora/Faperj, p. 146-158, 2013.

- MOTTA, Eugênia. Houses and economy in the favela. *Vibrant: Virtual Brazilian Anthropology*, v. 11, p. 118-158, 2014.
- NEIBURG, Federico. As moedas doentes, os números públicos e a antropologia do dinheiro. *Mana*, v. 13, p. 119-151, 2007.
- PEREIRA, Alexandre Barbosa. Um rolê pela cidade de riscos: leituras da piXação em São Paulo. EdUFSCar, 2018.
- PERELMAN, Mariano D. Vender nos ônibus: Os buscas na cidade de Buenos Aires, Argentina. *Tempo Social*, v. 29, p. 69-87, 2017.
- PIEROBON, Camila. Fazer a água circular: tempo e rotina na batalha pela habitação. *Mana*, v. 27, 2021
- PILO, Francesca. A socio-technical perspective to the right to the city: Regularizing electricity access in Rio de Janeiro's Favelas. *International Journal of Urban and Regional Research*, v. 41, n. 3, p. 396-413, 2017
- RABINOW, Paul. *Reflections on Fieldwork in Morocco: with a New Preface by the Author*. Univ of California Press, 2007.
- RODGERS, Dennis. Haussmannization in the tropics: Abject urbanism and infrastructural violence in Nicaragua. *Ethnography*, v. 13, n. 4, p. 413- 438, 2012.
- SABINO, Maria Aline. 'Poesia que não mata, mas salva pro outro dia': performance, cotidiano e negritudes nas batalhas poéticas de Slam". Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Rio de Janeiro. 2019
- SCOTT, James C. *Seeing like a state*. Yale University Press, 2008.
- SIMONE, AbdouMaliq. People as infrastructure: Intersecting fragments in Johannesburg. *Public culture*, v. 16, n. 3, p. 407-429, 2004.
- TELLES, Vera. *A cidade nas fronteiras do legal e ilegal*. Argumentum, 2010.
- VENKATESAN, Soumhya et al. Attention to infrastructure offers a welcome reconfiguration of anthropological approaches to the political. *Critique of Anthropology*, v. 38, n. 1, p. 3-52, 2018.
- ANGELO, Hillary; HENTSCHEL, Christine. *Interactions with infrastructure as windows into social worlds: A method for critical urban studies: Introduction*. 2015.
- KOWARICK, Lúcio. *A espoliação urbana*. Editora Paz e Terra, 1980.
- VON SCHNITZLER, Antina. *Democracy's Infrastructure*. Princeton University Press, 2016
- ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução urbana no Rio de Janeiro*. 1987
- WEBER, Florence. Transactions marchandes, échanges rituels, relations personnelles. *Genèses*, n. 4, p. 85-107, 2000.
- ZELIZER, Viviana A. The social meaning of money: " special monies". *American journal of sociology*, v. 95, n. 2, p. 342-377, 1989.
- ZELIZER, Viviana A. *Economic lives*. Princeton University Press, 2010.