

A PORTA FECHOU, O PERIGO PASSOU, O SHOPPING-TREM CHEGOU

Giovana Pompêo de Toledo¹, Vinícius Pintor²

Resumo

O presente trabalho se propõe a apresentar hipóteses acerca do comércio ilegal que ocorre na Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, popularmente conhecido “shopping-trem”, no que se refere ao comportamento e relações constituídas entre vendedores e guardas. Expõe-se a ideia de que os agentes do Estado na verdade gerem a atividade delinquente ao invés de combatê-la. Também houve interesse em investigar quais identidades são performadas pelos sujeitos inseridos dentro dessa lógica de vendas irregulares. Uma cooperação mútua entre os ambulantes ilegais, códigos e regras para se vender seus produtos, além de discursos e práticas regulares desempenhadas foram encontradas. No que se refere à identidade do próprio espaço, por característica inerente a si tão fluido e móvel, apropriou-se da teoria de Marc Augé para se propor que os trens são espaços sobrepostos, “lugares” para os comerciantes e guardas, “não-lugares” para passageiros.

Palavras-chave: Comércio ilegal, Transporte público, Identidade, Práticas de conduta, Espaços móveis.

Abstract

The present work has the intention to presents hypothesis about the illegal commerce that takes place at the Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, popularly known as “shopping-trem”, with regards to the behavior and the relationships constituted between sellers and security guards. The idea that the State agents actually manage the illegal activity instead of to combat it is shown. There was also interest to investigate which identities are performed by the subjects inserted inside this irregular sales logic. There was found a mutual cooperation among the illegal hawkers, codes and rules to sell their products, besides speeches and regular practices that were usually played. In what concerns to the identity of the space itself, that has the inherent characteristic to be so fluid and moving, the Marc Augé’s theories was appropriated to conclude that the trains are overlaid spaces, “places” to the sellers and the security guards, “non-places” to the passengers.

Key-words: Illegal commerce, Public transportation, Identity, Conduct practices, Moving spaces.

¹ Universidade Federal do ABC. E-mail: toledogiovanna.gt@gmail.com

² Universidade Federal do ABC. E-mail: viniuspintor@gmail.com

“Aqui a gente se diverte, mas é sofrimento, mesmo assim é melhor que o ‘trampo’ antigo”.
Jorge, vendedor ambulante na CPTM.

O presente relato foi integralmente escrito em dupla, assim como todas as observações e conversas realizadas que serviram de fonte para o texto também se deram em conjunto, circunstância essa que acarretou em impactos.

As impressões individuais de cada autor para com o campo observado se entrecruzam ao longo de toda narrativa aqui apresentada. Encontros e embates emergiram nos diálogos entre os redatores de tal forma que acabaram por cunhar as hipóteses que a seguir são expostas. Mostra-se impossível determinar qual ideia é originária de qual sujeito, todo o trabalho que se segue é fruto de um movimento criativo coletivo dado através das convergências e disputas tão potentes quanto inevitáveis no que se refere a uma proposta como a qual abraçamos.

*

Vivemos na maior região metropolitana da América do Sul, coexistimos nesse espaço densamente povoado com outras 20 milhões de pessoas. As distâncias que se apresentam curtas espacialmente tomam um tempo expressivo para serem percorridas quando muitos precisam atravessá-las. A mobilidade urbana de São Paulo é problemática, adoecedora e negligenciada; não é difícil ouvir dos sujeitos que a pior parte dos seus dias está no trânsito entre casa e o trabalho, o trabalho e a universidade, a universidade e a casa.

A malha ferroviária urbana é central nesse contexto, milhões utilizam os trens e metrô, inclusive nós. E ali, no meio desse ambiente indesejado, há quem informalmente garanta seu sustento. Vendedores ambulantes informais se acotovelam com os passageiros e fogem dos guardas enquanto anunciam seus chocolates, fones de ouvido, carregadores de celular ou tortas caseiras. O comércio popularmente chamado de “shopping trem” é uma realidade, existe há anos e tudo indica que seguirá existindo, faz parte do cotidiano paulistano.

Apesar de sua presença diária na vida das pessoas, há algo de impessoal. Todo dia se está ali, mas a cada dia os vendedores e passageiros são pessoas diferentes. Até mesmo os vagões mudam, há os modernos e os que já acumularam algumas décadas em ação. No horário de pico os intervalos são de 3 minutos, ou seja, a cada 3 minutos uma multidão móvel desfila pelos túneis e esse curto espaço de tempo entre chegadas e partidas garante a não repetição dos que ali dentro estão.

Se os sujeitos enquanto indivíduos permanecem em fluxo, há algo que se estabelece e permanece. Algum poder confere um funcionamento à relação entre os personagens, dentro

do trem há de se ter códigos, normas, mecanismos de exclusão e discursos reguladores; lançamo-nos a buscá-los.

O campo escolhido por nós é móvel e apesar de assim o ser, acreditamos que há regularidades em certos pontos: a maneira como um novo vendedor é recebido e integrado; a interação com os guardas e passageiros; o funcionamento da comunidade de vendedores; quais espaços e horários podem ser ocupados com quais discursos e práticas de venda; etc.

Em busca de uma orientação teórica para nossa proposta encontramos Marc Augé, o etnógrafo que constrói a noção de “não-lugar”, antes de propriamente lidar com esse conceito cabe mostrar que ele só pode existir em uma etnografia do urbano:

Augé afirma que o excesso de espaço remete paradoxalmente ao encolhimento do mundo, e essa aparente ambiguidade altera escalas que incidem, em termos planetários, sobre concentrações urbanas, migrações populacionais e contribuem para a produção de não lugares. Esses não lugares se materializam: nos aeroportos, nas vias expressas, nas salas de espera, nos centros comerciais, nas estações de metrô e também nos campos de refugiados, ou seja, “lugares” por onde circulam muitas pessoas e bens, cujas relações são incapazes de criarem identidade de grupo (TOSI. 2014).

É importante frisar que aqui não existe mais a imagem das estações de trem de viagens, espaços onde famílias iam despedir-se daquele que viajará para longe e onde os trens passam a cada porção de horas. A nova lógica espaço-temporal das grandes metrópoles leva à formação de ambientes como o que lidamos, o de uma estação de trem com um fluxo imenso de pessoas em curtos espaços de tempo, sem pausas. Leva à formação de não-lugares, espaços sem identidade. Porém

Se definirmos o não lugar não como um espaço empiricamente identificável (um aeroporto, um hipermercado ou um monitor de televisão), mas como o espaço criado pelo olhar que o toma como objeto, podemos admitir que o não lugar de uns (por exemplo, os passageiros em trânsito num aeroporto) seja o lugar de outros (por exemplo, os que trabalham nesse aeroporto) (AUGÉ, 2006, p. 116).

Sendo assim cremos que há nos trens dois ambientes sobrepostos: O não-lugar daquele que passa ali para usufruir da finalidade do transporte público e o “lugar” daqueles que ali trabalham e estabelecem relações com o espaço e com os seus pares, sejam eles vendedores ou guardas. Em meio ao fluxo e a aleatoriedade que é inerente ao local, há sujeitos que por permanecerem tanto tempo nesse fluxo sem estarem interessados na função majoritária daquele espaço movente (servir de trânsito do ponto X ao ponto Y) agem de maneira regular ao se depararem com as situações, pois constroem uma identidade e a performam diariamente.

Tal posicionamento é justificado a partir das observações que realizamos e dos relatos que ouvimos dos próprios vendedores. O trem foi visitado por nós em dias e horários

distintos, e mesmo no tempo que permanecemos em um mesmo dia, percorremos trajetos com diferentes destinos. Apresentaremos a seguir parte do que foi experienciado nessas visitas e como isso impactou em nossas hipóteses.

O primeiro momento em que começamos a perceber as relações entre os vendedores do shopping-trem se deu quando estávamos com destino ao terminal Brás. Havia um menino vendendo coxinhas, sentado no chão. Ele parecia um tanto desconfortável com o ambiente e a situação que ali vivia. Em contraposição à sua condição, havia um grupo de três rapazes vendedores que o ajudava a anunciar seu produto, faziam isso de maneira descontraída, com piadas e um alto tom de voz. Esses pareciam sentir-se em casa no trem, como se estivessem habituados àquilo.

O que nos chamou atenção foi a maneira como os meninos que pareciam antigos vendedores, já conhecedores do trem e das melhores maneiras de vender o produto, auxiliaram o garoto que anunciava coxinhas e parecia sentir-se deslocado. Tal aparente parceria manifestou-se também em outras observações, onde os ambulantes auxiliares e auxiliados eram outros. Vimos uma vendedora experiente ajudando dois garotos que se iniciavam no comércio, um rapaz já habituado ao trabalho informal instruindo outro sobre o proceder frente aos guardas e assim por diante.

Se as relações entre os comerciantes ilegais parecem ser similares, então se mostra adequado concluir que não se dão pela arbitrariedade dos gênios de cada um, mas sim que são levados pelo ambiente e suas regras a assim se formar. Uma confirmação da aparente solidariedade existente entre os ambulantes nos foi dada em conversa com um deles, Jorge, um rapaz simpático que aparentava ter cerca de 27 anos e muita familiaridade com sua ocupação, ambiente e os que ali faziam-se presentes.

Após a compra de alguns isqueiros, Jorge respondeu nossas perguntas. Não apresentaremos nesse presente momento tudo o que foi nos dito, revelaremos apenas suas falas que dizem respeito à hipótese apresentada de que os sujeitos ali desempenham identidades, que ali sujeitos são constituídos.

Jorge argumenta que os vendedores são uma família, protegem e ajudam uns aos outros. Eles não se consideram concorrentes, entendem que há demanda suficiente para que todos vendam seus produtos. É claro que isso envolve determinadas condutas: não se pode vender o mesmo produto que outro já está vendendo em determinado vagão, não se interrompe a fala de algum vendedor e etc. O auxílio mútuo que se presta alimenta a existência e o respeito aos códigos de coexistência, assim como os códigos, por sua vez, alimentam tal auxílio.

Não cremos ser uma parceria comercial que exista entre os vendedores, apesar de ela, como já foi dito, favorecer o respeito às normas pragmáticas que garantem o bom convívio no comércio. Justificamo-nos em especial com um exemplo envolvendo o próprio Jorge. Quando o vimos, havia também no vagão uma vendedora de nome Marta. Marta estava acompanhada de sua filha, uma criança que aparentava ter 6 anos de idade. Enquanto ela anunciava suas balas, Jorge interagia com intimidade e distraía a pequena que a seguia. Era nítido que a menina havia estado ali com sua mãe outras vezes. Após cerca de 20 minutos no mesmo dia encontramos Marta novamente, só que agora sem que sua filha estivesse junto, tal fato nos levou a imaginar que outro ambulante passou a levar consigo a companheira infantil em suas vendas, talvez até mesmo o próprio Jorge.

Os exemplos nos fazem crer que os ambulantes desempenham um papel, uma “função-vendedor”. Os vendedores interagem de determinada maneira uns com os outros não por afeto pessoal (mesmo que ele exista), mas por ser outro vendedor que ali está; eles adquirem certos comportamentos para assim o ser, subtraindo inclusive características de si que afloram em outros momentos e espaços. Essa identidade é performada e confere também ao espaço uma identidade própria. Os vagões dos trens se tornam “lugar”. A nós que pouco ficamos dentro dos vagões sem a intenção de chegar a algum destino, mas de simplesmente “habitar” aquele espaço por um tempo, já houve um grande estranhamento em não lidar com o trem como espaço de transição, mas de permanência, desconfigurando momentaneamente nossa percepção de não-lugar em referência aos trens e nos induzindo a tomar o transporte como um espaço dual sobreposto. Um músico que faz apresentações no trem nos disse: “Isso aqui é um espaço público, as pessoas precisam o ocupar” e, de certa maneira, é isso que os ambulantes fazem.

Foi revelado a nós também que a comunicação entre os vendedores, que se tratam como marreteiros, se dá através de um grupo no aplicativo “WhatsApp”. O principal assunto de que ali se trata é o que afirmam ser o principal problema que enfrentam: os guardas.

Jorge nos contou que os confiscos ocorrem com violência, mas que antigamente tudo se dava de maneira muito diferente, havia o que ele chamou de “máfia”. Não ouvimos detalhes, mas a fala que ouvimos indica que havia naquele meio algum sistema que garantia o livre comércio dos vendedores ilegais e que por alguma razão ele se encerrou. Desde então a situação é de “Tom e Jerry”, brinca um dos perseguidos, ambulante que nos contou ter perdido 800 reais em mercadoria na mesma semana em que com ele conversamos.

Temos uma hipótese: Os guardas não combatem o comércio ilegal, eles gerem essa prática tida como delinquente. Quais estações o comércio operará, quantos vendedores estarão ali e questões similares são, de maneira provavelmente inconsciente, decididas pelos agentes do Estado.

O dia em que vimos o vendedor inexperiente de coxinhas e os ambulantes que o ajudava, ocorreu uma operação, um “rapa”. Os antigos comerciantes conheciam muito bem os guardas que ali estão cotidianamente, isso nos leva a crer que os guardas também os conhecem.

O jovem vendedor de coxinhas ouve piadas dos outros porque os guardas compram suas coxinhas. Esse personagem consumidor-repressor desempenhado pelos funcionários não deve ser comum, já que virou assunto, mas existe e isso é importante. O vendedor de coxinhas também está tenso com a operação, seus clientes ilustres não o garantem segurança.

A ação dos agentes pareceu acabar e os vagões ficaram cheios de vendedores. Antes de seu fim um trem que nos deixou no Brás não possuía nenhum, na volta, com ela já encerrada, eram quatro os que anunciavam seus produtos no vagão em que chegamos à São Caetano. A operação que aparentemente foi ineficiente pelo fato dos ambulantes estarem ali novamente foi, na verdade, efetiva. Ela funcionou como um equilíbrio para garantir a quantidade de comércio ilegal aceitável, funcionou como uma parte do que possibilita a manutenção dessa prática, não com uma ruptura tendo em vista que um excesso de comércio, evitado pelo ocorrido, levaria à uma situação insustentável e à medidas bruscas que interditariam a presença dos vendedores.

Outro evento que ajuda a compor nossa narrativa é o de que num passado muito recente, os vendedores estavam usando alicates para abrir as portas que separam os vagões dos trens novos, mas segundo um deles isso agora é impossível: “Havia policiais civis à paisana, era sei lá o quê ao patrimônio público, parei”, ou seja, quando um evento de fato intolerável passou a ocorrer, o Estado fez com ele cessasse sem grandes dificuldades. O comércio ilegal no trem não é, então, intolerado nem reprimido, mas controlado, gerido por aqueles que, numa análise primeira, o atacariam.

Se procurávamos os códigos que regem o comércio ilegal na CPTM e em um primeiro momento identificamos fatores internos à relação dos vendedores, agora encontramos fatores externos que também ditam o que ali ocorre. O que parece ser constituinte do que se dá naquele espaço é o jogo regulatório entre os próprios vendedores e também para deles com os funcionários de segurança, onde cada um cumpre um determinado papel, performando uma identidade que estruturalmente é definida. É dessa forma que um espaço de fluxo e

descontinuidade, um espaço que à primeira vista é um “não-lugar”, ganha regras e condutas definidas, ganha identidade e personagens identitários que ali emergem, torna-se um “lugar”.

Referências bibliográficas

AUGE, Marc. **Para que vivemos?** Lisboa: Ed. 90 Graus, 2006.

DREYFUS, H. & RABINOW, P. **Michel Foucault: Uma trajetória filosófica para além do estruturalismo e da hermenêutica.** Rio de Janeiro: Ed. Forense Universitária, 2010.

TOSI, Lamia. Resenha: Augé, Marc. Não Lugares: Introdução a uma Antropologia da Supermodernidade. Marília: **Revista Aurora**, v. 8, n. 01 (2014).