

Políticas públicas de mobilidade e assistência a itinerantes: o caso dos trecheiros

Mobility Public policies and assistance to itinerants: the case of the Wanderers

José Sterza Justo*
Alexandre Espósito**
Cledione Jacinto Freitas***
Eurípedes Costa Nascimento****

Resumo: As políticas públicas e a promoção da cidadania têm a mobilidade urbana como um de seus focos principais, ao lado de outros como a saúde, educação e cultura. Um dos alvos das políticas de mobilidade urbana são os recém-chegados ou visitantes que desembarcam na cidade, sobretudo aqueles considerados indesejáveis, tais como mendigos e trecheiros. A presente pesquisa visou analisar as políticas públicas e práticas de assistência social dirigidas aos trecheiros de uma cidade do interior paulista. Foram realizadas observações no posto de atendimento a essa população, situado na rodoviária local, e entrevistas com usuários. Os resultados mostram que a despeito da política pública de assistência que propõe o reassentamento psicossocial dos trecheiros, prevalece a prática de evitar a permanência deles na cidade, enviando-os para outra localidade assim que desembarcam. Dessa forma, tal política pública acentua aquilo que se propõe a combater: a deambulação constante de um lugar a outro.

Palavras-chave: Políticas públicas. Mobilidade. Trecheiros.

Abstract: Public policies and the promotion of citizenship have urban mobility as one of its main focuses, alongside others such as health, education and culture. One of the aims of urban mobility policies are newcomers or visitors who arrive in the city, especially those considered undesirable, such as beggars and wanderers. This research aimed to analyze public policies and practices of social work in a city in São Paulo state targeting the wanderers. Observations were made at the service station for this population, located in the local bus station, and interviews with its users. The results show that, despite a public service policy proposing the psychosocial resettlement of wanderers, the prevailing practice is to avoid their permanence in the city, sending them to some other place as soon as they disembark. Thus, this policy emphasizes what purports to combat: the constant walking from one place to another.

Keywords: Public policies. Mobility. Wanderers.

*Doutor em Psicologia Social, pela PUC SP e Livre Docente em Psicologia do Desenvolvimento Humano pela Unesp-Assis. Bolsista produtividade do CNPq. E-mail: sterzajusto@yahoo.com.br

**Graduando do Curso de Psicologia da Unesp-Assis e bolsista de iniciação científica (PIBIC-CNPq). E-mail: alexandreespositosp@gmail.com

***Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Psicologia - área Psicologia e Sociedade - da Unesp-Campus de Assis. Bolsista da FAPESP. E-mail: cledionefreitas@hotmail.com

****Psicólogo, mestre e doutor em psicologia pela Unesp-Campus de Assis. Pós doutorando junto ao Programa de Pós-graduação em Psicologia - área Psicologia e sociedade - da Unesp-Campus de Assis. E-mail: nascimentoec@gmail.com

Introdução

Indubitavelmente, a produção da mobilidade foi uma das grandes marcas da cidade moderna, bem como a presença do cidadão nas ruas e demais espaços públicos. Segundo Benjamin (1989), essa figura do *flâneur* emergiu no nascimento da cidade moderna, a saber, o cidadão que frequentava a rua, que tomava a si a missão de explorar a cidade, investigá-la, percorrer todos seus recantos. Enfim, é possível considerá-lo como um habitante dos espaços urbanos, sobretudo, o das ruas. A modernidade trouxe uma nova experiência de tempo e espaço para a humanidade (BERMAN, 1986), flexibilizando fronteiras, encurtando distâncias, estimulando deslocamentos e trânsitos e produzindo a sensação de uma vida vertiginosa.

Porém, se a remoção das muralhas e dos portões que cercavam as cidades medievais, a abertura de grandes artérias de circulação, a presença de viajantes provenientes de outras plagas e as multidões nas ruas foi uma consequência do estilo de vida e da cidade moderna, algumas dessas presenças logo começaram a gerar preocupações e se tornaram objeto de coerções e de tentativas de erradicá-las do cenário urbano. Estamos nos referindo a mendigos, desocupados, vagabundos, “loucos” e tantas outras figuras que, fugindo à racionalidade cidadina moderna dominante (DONZELOT, 1986; SIMMEL, 1902), passaram a ser vistos e tratados como enjeitados e indesejáveis. A crescente importância da cidade, o surgimento das metrópoles e a intensificação dos fluxos humanos no seu interior, a tornou o palco, por excelência, das disputas mais acirradas pelo espaço, pelo tempo e pela velocidade, ou seja, o grande palco da geopolítica, da cronopolítica e da dromopolítica (VIRILIO, 1996).

A cidade é um espaço criado socialmente e composto fundamentalmente por lugares, territórios e vias de circulação. O zoneamento da urbe, estabelecido formalmente ou informalmente, cria espaços especializados ou lugares destinados a determinadas atividades e práticas urbanas: lugares de residência, de comércio, indústria, lazer, espaços de trânsito, de chegada e partida, dentre tantos outros. Há lugares específicos e modos de se deslocar pela cidade e de estacionar, criando-se padrões de mobilidade e de conduta no cenário urbano, com seus respecti-

vos personagens: comerciantes, consumidores, trabalhadores, profissionais vários, estudantes, visitantes, dentre outros. O tempo, por sua vez, é outro constituinte fundamental da cidade, regido com bastante zelo para sincronizar as ações, atividades e a subjetividade dos cidadãos, conforme destaca Simmel (1902). Por último, o ritmo da vida do cidadão, a velocidade de seus deslocamentos e de suas ações é mais um elemento constituinte utilizado como estratégia de gestão da cidade que configura aquilo que Paul Virilio (1996) chama de “Dromopolítica”. A variedade de serviços existentes na polis, incluindo os chamados serviços públicos, dissemina por todos seus recantos as políticas de gestão que, em última instância, dizem respeito à disciplinarização e controle do cidadão – do cidadão – relativamente às suas práticas do espaço urbano (CERTEAU, 1994), à sua temporalização (SIMMEL, 1902) e à sua trajetividade pela urbe.

Para os propósitos do presente artigo interessa focalizar as gestões espaço-temporais e dromológicas que recaem sobre os fluxos de entrada e saída da cidade, sobre os visitantes, a saber, especificamente aquele recém-chegado que desembarca, porém, sem um destino definido na urbe e um propósito admitido pela racionalidade que a preside. Relativamente aos visitantes e viajantes, sobretudo aqueles que utilizam transportes coletivos, a gestão de sua mobilidade e estadia na cidade se inicia numa das mais importantes portas de entrada: a rodoviária.

Substituindo as antigas estações de trem, a rodoviária, hoje, na grande maioria das cidades, é uma das principais portas de entrada e saída de residentes e visitantes. É um lugar de passagem, tal como Augè (1994) caracteriza os aeroportos e estações rodoviárias e ferroviárias. O imperativo nesses espaços cidadãos é mover-se e nunca estacionar, posto que trata-se de um local instituído para ordenar o trânsito; uma instituição que emergiu com o propósito de gerenciar a locomoção, a entrada e a saída da cidade, gerenciar os fluxos e o desejo de se deslocar, enfim, trata-se de uma instituição dromopolítica, por excelência, conforme Virilio (1996) chama as gestões e controle das mobilidades no mundo atual.

Porém, se a ordem é não parar, surgem imprevistos e casos que a contrariam: aqueles que, sem terem para onde ir, procuram permanecer

e encontrar ali mesmo, ou nas imediações, os meios de sobrevivência. Sobre eles recai o estigma de “indesejáveis” por não se enquadrarem nos processos de normalização que disciplinam práticas sociais, trajetividades (VIRILIO, 1996) e subjetividades na cidade, como aquelas instituídas nas rodoviárias: viajantes desembarcando e se dirigindo para o lugar de destino final ou aguardando o horário de embarque.

Atualmente uma das mais preocupantes figuras da errância, para os gestores da cidade, refere-se a um tipo de visitante conhecido como “trecheiro”. Trecheiro é aquele visitante da cidade que nela desembarca, às vezes à procura de algum trabalho, outras vezes à procura de um auxílio da assistência social do município para prosseguir sua viagem ou, então, sem qualquer propósito definido, para explorar as oportunidades do lugar (JUSTO, 2011). Sua chegada e possível permanência representa um incômodo, por tratar-se de um tipo de visitante que escapa às normas e à racionalidade que regem aos fluxos de entrada, saída e permanência no espaço urbano. Não tem um destino preciso na cidade, uma estimativa de tempo para permanecer, nem um objetivo ou finalidade que possa ser enquadrado dentro daqueles instituídos pela racionalidade da vida cidadina moderna: não estão ali por motivo de trabalho, não são consumidores vindos para compras no comércio ou em busca de serviços, não são turistas e também não vieram para visitar familiares ou conhecidos; sequer são aventureiros ou viajantes contumazes que estão de passagem, porém, com proventos suficientes para arcar com as corriqueiras despesas de estadia na cidade. São vistos como recém-chegados ou visitantes que representam um ônus para a municipalidade, pois necessitam de ajuda para se acomodarem no local ou, caso contrário, permanecerão vagando a esmo pela cidade, eventualmente, se associando e se somando aos chamados “moradores de rua”, compondo um cenário que contraria os ideais da urbanização moderna, profundamente calcados em noções de assepsia e organização (NASCIMENTO et al., 2009).

O serviço social das municipalidades é frequentemente chamado a resolver os problemas gerados pela presença indesejável desses visitantes e transeuntes enjeitados. Assim, acaba por se converter em um dos principais serviços públicos encarregados de vigiar e gerenciar as

portas de entrada das cidades – as rodoviárias, principalmente, e dar uma destinação aos “sem destino” ou “errantes” que nelas aportam. As políticas públicas dirigidas a essa população são elaboradas e implementadas na área da assistência social, tornando-a uma das principais gestoras das “dromopolíticas” de Estado, tal como Paul Virilio (1996) denomina a governabilidade daquilo que entende como sendo o ponto nevrálgico da sociedade contemporânea: a velocidade e as rotas de deslocamento do capital, das mercadorias, da informação, dos indivíduos, das massas, das subjetividades e de tudo o mais que faz parte do mundo e da existência.

No caso do Brasil, as políticas públicas de assistência social participam ativamente de “dromopolíticas” de Estado, interferindo nas mobilidades geográficas e psicossociais por meio de seus programas e serviços, inclusive aqueles não destinados diretamente a migrantes, trecheiros, moradores de rua e demais populações itinerantes.

As atuais políticas da assistência social, estabelecidas no âmbito do Estado e baseadas no Sistema Único da Assistência Social (SUAS), tendo como equipamento básico os Centros de Referência de Assistência Social (CRAS), elegem como estratégia principal ações em territórios, portanto, privilegiando populações assentadas e formas de vida sedentárias, deixando em segundo plano as populações nômades ou itinerantes que não se fixam em um determinado território urbano.

O SUAS é um sistema de gestão pública não contributiva, descentralizada e participativa, cabendo sua coordenação e normas gerais à esfera federal e à coordenação e execução dos respectivos programas, projetos, serviços e benefícios aos estados e municípios que elaboraram suas prioridades assistenciais nos projetos institucionais.

O SUAS foi criado pelo Ministério do Desenvolvimento Social (MDS) e é coordenado pela Secretaria Nacional de Assistência Social. Surgiu a partir de três antecedentes fundamentais: a aprovação da Lei Orgânica da Assistência Social (LOAS), lei nº 8742 de 07 de dezembro de 1993; o lançamento das diretrizes da Nova Política Nacional de Assistência Social, em outubro de 2004, e a Norma Operacional Básica do Sistema Único de Assistência Social, em julho

de 2005 (BRASIL, 1993). Em reunião ordinária realizada pelo Conselho Nacional de Assistência Social nos dias 11 e 12 de novembro de 2009 e publicada no Diário Oficial da União (DOU) sob a Resolução nº 109, de 25 de novembro de 2009, foi aprovada a tipificação nacional de serviços sócioassistenciais, organizando a política de gestão do SUAS por níveis de proteção social compreendidas em proteção social básica e proteção social especial de média e alta complexidade (BRASIL, 2009).

A proteção social básica visa prevenir a violação de direitos e reduzir vulnerabilidades e riscos, procurando promover a convivência social, familiar e comunitária, além de assegurar às crianças, jovens, adultos, idosos e suas famílias, condições mínimas para o exercício de cidadania. A proteção social especial de média complexidade é voltada para indivíduos e famílias que vivem situações de negligência, abandono, ameaças, maus-tratos, violações físicas e ou psíquicas, discriminações sociais e transgressão aos direitos humanos, visando à restauração de vínculos familiares e sociais, bem como condições para o alcance de autonomia e independência. A proteção social especial de alta complexidade tem como meta oferecer atenção às famílias e indivíduos que se encontram sem referência e/ou em situação de ameaça, demandando ações de proteção especial temporária fora de seu núcleo familiar ou comunitário. Esses serviços socioassistenciais são oferecidos em abrigos, casas de passagem, repúblicas, família acolhedora, albergues, alojamentos, abrigos especiais, moradias provisórias, dentre outros.

A unidade executora das ações de proteção social básica é o CRAS e a unidade executora das ações de proteção social especial de média complexidade é o Centro de Referência Especializado de Assistência Social (CREAS). Segundo a definição do MDS, a proteção social “[...] se ocupa do enfrentamento de vulnerabilidades, riscos, vitimizações, fragilidades e contingências ocasionais a indivíduos e famílias na trajetória de seu ciclo de vida por decorrência de questões sociais, econômicas, políticas e de ataques à dignidade humana.” (BRASIL, 2007, p. 18).

Portanto, os nômades e itinerantes, assim como a população de rua, dentro do SUAS, são objeto de atenção especializada e atendidos por equipamentos específicos. Nas cidades de

pequeno e médio porte, com menos de oitenta pessoas em situação de rua, são atendidos pelos CREAS. Nos municípios com mais de oitenta pessoas em situação de rua há outra unidade encarregada de tais serviços, que é o Centro de Referência Especializado para a População em Situação de Rua (Centro Pop) (BRASIL, 2011a), que assume a responsabilidade pelas ações.

Há que considerar que esses dois equipamentos fazem parte da Proteção Social Especial de Média Complexidade, portanto, na maioria dos municípios são os únicos equipamentos disponíveis para execução das políticas dirigidas a itinerantes e população de rua. No entanto, ainda há outros equipamentos que também executam o serviço especializado para pessoas em situação de rua, que fazem parte da Proteção Social Especial de Alta Complexidade, voltados para acolhimento de pessoas, como abrigos (albergues), casa de passagem, serviço de acolhimento em república, casa lar, entre outros (BRASIL, 2009a).

Enquanto a proteção social especial tem como prerrogativa a atuação sobre famílias e indivíduos com vínculos fragilizados e/ou rompidos (BRASIL, 2009b), visando reconstituir os vínculos familiares e comunitários, a proteção social básica procura agir preventivamente, em momento anterior, buscando fortalecer tais vínculos para que não ocorra ou para que se reduza ao máximo a probabilidade de fragilização e rompimento dos vínculos, elegendo a família e seus ciclos vitais como objeto de atuação (BRASIL, 2011b).

Para atingir tal finalidade, a proteção social básica institui o Centro de Referência de Assistência Social (CRAS) como unidade/equipamento responsável para gerir a política pública sobre as populações em situação de vulnerabilidade e risco pessoal e social referenciados em territórios demarcados como sendo produtores de tais vulnerabilidades e riscos. Trata-se de territórios onde há, em sua maioria, pobreza, criminalidade, tráfico e uso de substâncias psicoativas; problemas de habitabilidade, entre outros. As ações preventivas nesses territórios e junto a essas populações diagnosticadas como sendo de risco, por um lado buscam evitar ou conter situações tidas como produtoras de desagregação e fragilização dos vínculos e, por outro lado, buscam proteger

e fortalecer as nucleações familiares, nas suas diferentes configurações.

O serviço escolhido para dar conta dessa demanda é o Serviço de Proteção e Atendimento Integral à Família – PAIF - (BRASIL, 2012), que atua diretamente sobre as famílias que são diagnosticadas como estando na iminência de ter seus vínculos fragilizados, acompanhando sistematicamente suas ações, procurando atender suas necessidades e fazendo encaminhamentos para a rede socioassistencial, visando garantir a manutenção de sua estrutura e integridade. Perseguindo os mesmos objetivos, o PAIF é complementado pelo Serviço de Convivência e Fortalecimento de Vínculos e pelo Serviço de Proteção Social Básica no domicílio para pessoas com deficiência e idosas (BRASIL, 2009a) que atendem grupos e indivíduos com ciclos de vida diferenciados.

Para os indivíduos e famílias que já estão com os vínculos fragilizados há o Serviço de Proteção e Atendimento Especializado a Famílias e Indivíduos – PAEFI - (BRASIL, 2009a), serviço análogo ao PAIF, mas voltado para o fortalecimento e preservação dos vínculos fragilizados ou para a reconstrução dos já rompidos. Ambos são serviços fundamentais para o êxito das ações do CREAS, ao qual compete os casos mais críticos de ruptura total de vinculações e assentamentos psicossociais.

O CREAS, por conseguinte, atua para retornar os indivíduos e famílias aos parâmetros instituídos pela proteção social básica, por acreditar que os modos de vida postulados pela política são os basilares de uma vida digna. Tais modos de vida saudável e digna pressupõe uma vida harmoniosa em família, o assentamento num determinado território e emprego fixo. Isso justifica as ações de retorno à sedentarização, mesmo que, para tal fim, produza a mobilidade constante.

Diante do exposto, os projetos desenvolvidos pelos CREAS, segundo os preceitos estabelecidos na Política Nacional de Assistência Social e na Tipificação Nacional de Serviços Socioassistenciais, via de regra, procuram reassentar os itinerantes ou enviá-los de volta às suas cidades de origem ou, ainda, reintegrá-los às suas famílias.

Dentro desse quadro, o objetivo desta pesquisa foi examinar as ações das políticas de mobilidade adotadas por uma cidade do

interior paulista em relação a itinerantes que nela desembarcam, sobretudo, aqueles que são identificados como trecheiros, tomando-os como um caso para exame e discussão mais ampla das políticas de mobilidade ou dromopolíticas realizadas por meio das políticas públicas de assistência social e, ainda, examinar suas relações com garantias de direitos e exercício da cidadania, particularmente no que diz respeito ao direito de ir e vir e ao direito de assentamento territorial e psicossocial nos espaços urbanos.

Delineamento geral da pesquisa

A cidade escolhida para a realização da pesquisa em questão possui aproximadamente cem mil habitantes e situa-se no interior do estado de São Paulo. Como em tantas outras, essa cidade dispõe de três CRAS e um CREAS que, dentre outros programas e serviços, possui um dirigido especificamente a migrantes e demais itinerantes. Tal programa funciona num posto de assistência do CREAS denominado Unidade de Atendimento ao Migrante (UAM), instalado nas dependências da rodoviária da cidade. Nesse posto trabalham dois funcionários em turnos matutino e vespertino: um encarregado de atender os usuários do serviço e outro encarregado do serviço de copa e limpeza do local. Os usuários são todos aqueles que desembarcam na cidade e pretendem prosseguir viagem para outra localidade ou que pretendem partir da cidade sem, no entanto, possuírem os meios para o pagamento da passagem. Existem também aqueles que, igualmente sem qualquer recurso financeiro, desembarcam em busca de tratamento médico ou de trabalho. Os serviços oferecidos são banho, lanche, pernoite em um hotel conveniado e, principalmente, a concessão de passagem de ônibus para outra cidade próxima.

A UAM também conta com o apoio da vigilância da Polícia Militar, mediante a chamada Atividade Delegada. A “atividade delegada” é outra estratégia utilizada para regravar a permanência no recinto da rodoviária e dissuadir trecheiros de tentarem se refugiar ali e evitar demais presenças consideradas inoportunas nesse local. O município em questão orgulha-se por ser o primeiro do centro-oeste paulista a ter a Atividade Delegada em muitos dos locais considerados “perigosos” e, ao mesmo tempo, de

grande circulação, como é o caso da rodoviária. Essa estratégia consiste em, mediante convênio da prefeitura com a Polícia Militar, remunerar, como hora extra de trabalho, policiais militares para vigiarem esses locais, nos seus horários de folga do serviço regular. Os funcionários da UAM relatam que o objetivo da atividade delegada é retirar e impedir a mendicância e o uso de drogas na rodoviária.

Recentemente começou a funcionar no município uma Casa de Passagem, um serviço de Proteção Social Especial de Alta Complexidade destinado, principalmente, a abrigar temporariamente pessoas em situação de rua e demais deambulantes. A iniciativa de se criar essa Casa decorreu, sobretudo, da pressão da cidade para a retirada dos “moradores de rua” dos logradouros públicos. O tipo de trabalho que se fazia até então, junto a essa população – abordagem e tentativa de encaminhamento para a família ou algum outro tipo de moradia - acabou não gerando os resultados desejados.

Segundo o site do CREAS dessa cidade, o objetivo da UAM é interromper a itinerância e fazer o itinerante retornar para sua cidade de origem:

O CREAS - Centro de Referência Especializado de Assistência Social mantém a UAM (Unidade de Atendimento ao Migrante) com o objetivo de agilizar o retorno e permanência à cidade de origem, interrompendo a trajetória de vida itinerante do sujeito, de forma a não se caracterizarem em famílias inteiras como nômades e andarilhos¹.

A presente pesquisa foi desenvolvida na UAM dessa cidade, por meio de observações da rotina da UAM e de entrevistas com usuários, durante plantões semanais realizados ao longo do ano de 2013. Os dados levantados permitiram discutir o sentido das políticas de assistência social adotadas para trecheiros e seus efeitos sobre a itinerância. Permitiram, também, adentrar o sentido da errância para os trecheiros e verificar ao que atribuem o rompimento com a vida sedentária e a procura de uma vida errante.

O conjunto dos dados obtidos possibilita discutir as ações e serviços predominantes dis-

pensados aos itinerantes que desembarcam na cidade e os sentidos dessas ações relativamente à gestão da mobilidade dessa população pela cidade, enquanto desdobramento de políticas de Estado mais amplas que visam gerir não somente a pobreza, a saúde, a educação e outros aspectos fundamentais da vida e da sociedade, mas também reger as forças cinéticas que disparam movimentações psicossociais, produzem desterritorializações e acentuam oscilações entre o nomadismo e o sedentarismo.

Relato de casos

O primeiro caso se refere à trajetória de vida de uma travesti que se dirigiu à UAM solicitando a cessão de uma passagem de ônibus para outra cidade, onde, segundo ela, sua mãe residia. A escolha desse caso se deveu, principalmente, à maneira como essa usuária foi tratada pelo funcionário do serviço. Esse caso permite discutir as práticas que acabam ocorrendo nos serviços e, com elas, é possível observar os modos como as políticas de assistência enunciadas em programas de atenção são efetivamente executadas.

O segundo caso relatado é o de um trecheiro que caminhou quinhentos quilômetros a pé, seguido por uma breve comparação com outra pessoa em situação de rua da cidade. Esses casos servem para exemplificar e justificar especificidades dos trecheiros que, apesar de serem considerados pessoas em situação de rua, possuem práticas distintas. Os casos também permitem expor as diferenças de tratamento dado pelos estabelecimentos da Assistência Social aos seus usuários.

O terceiro caso relatado é o de um ex-taxista que se tornou errante e alcoolista após a morte dos pais. Foi selecionado para mostrar reviravoltas que a vida pode dar e a complexidade que cerca a ruptura com a vida sedentária e a deserção para a vida trecheira, errante, não assentada num espaço geográfico e psicossocial fixo e estável. O último relato traz recordações de uma usuária, há tempos no trecho, sobre os recursos e políticas antigas do CREAS.

Primeiro caso: meretrício errante

O orientador do projeto leva seu novo bolsista para apresentar-lhe aos funcionários da UAM.

¹ O endereço eletrônico do site no qual esse texto está publicado foi omitido para preservar o sigilo sobre a cidade.

Há um tênue tempo nublado e a rodoviária está calma, em plena segunda-feira. Dentro da UAM, uma travesti tenta explicar ao funcionário que não tem dinheiro para viajar. Em outros casos, conforme observado posteriormente, basta pedir uma passagem para uma cidade próxima do destino desejado que a mesma é concedida. Não neste caso. O funcionário não quer lhe dar a passagem. O experiente orientador e o novo bolsista entram na recepção e cumprimentam o funcionário. Ele está conversando com a travesti que, apesar do semblante cansado, aparentava ter pouco mais de trinta anos. Tinha a tez morena, com manchas mais escurecidas pela face. Usava peruca preta. Seu cabelo real era curto, tingido de louro. Vestia roupas desgastadas, uma blusa escura um pouco transparente que mostrava o sutiã preto, e sapatos que permitiam ver o quanto seus pés estavam extremamente inchados.

Quer uma passagem para poder visitar a mãe. O funcionário discute com ela, apontando para o nome do local e afirmando que, ali, na Unidade de Atendimento a Migrantes, são atendidas apenas as pessoas que se enquadram em situação de rua ou que estão de passagem pela cidade e não dispõem de nenhum recurso para prosseguir viagem. E que esse não era o caso dela. Ela revida, dizendo que não tem casa, estando assim em situação de rua. Afirma não ter dinheiro algum. Ele então pede para a travesti ficar na sala de espera, insistindo que ela não se enquadra no perfil do usuário daquele serviço.

O orientador e o bolsista começam a conversar com ela, na sala de espera, de modo informal, enquanto o funcionário faz outros atendimentos. Perguntam sobre sua vida, como veio parar ali, como está se sentindo, o que pretende fazer. Mesmo com algumas lágrimas escorrendo no rosto, num choro contido, começa a falar de sua vida. Conta que não tem residência e, em cada cidade que entra, fica conhecendo apenas os prostíbulos que lhe dão abrigo temporário enquanto permanece se prostituindo no local. Logo vai embora para outra cidade, repetir o ciclo. Pois essas casas preferem renovar as profissionais do sexo que atendem seus clientes. A renovação é mais rentável, atrai mais os frequentadores. Esse é seu meio de sobrevivência. O que ganha acaba gastando, e é comum se ver sem dinheiro, como agora, tendo que ir tentar a sorte em outra cidade.

“Caiu nessa vida”, como ela mesma diz, depois que seu pai, percebendo suas tendências sexuais, passou a recriminá-la e maltratá-la severamente. Então, fugiu de casa, ainda adolescente, e leva a vida assim, numa espécie de meretrício errante. Não sabe para onde vai no dia seguinte. Conta que os dias que passou na cidade aonde se encontra se prostituiu na rodovia que margeia essa cidade, num ponto conhecido como local de travestis que fazem programas com viajantes que passam por ali e também com moradores da cidade, que vão a esse local procurá-las. Disse ainda que, naquela noite, havia dormido no terreno de uma instituição de assistência a crianças órfãs, que fica à margem dessa rodovia. No momento, afirma que quer apenas visitar a mãe, sem saber o que virá depois. Mas, pergunta a si mesma, se não liberarem a passagem de ônibus, como vai sair dessa cidade? Num dado momento, os músculos da sua face se enrijecem para cima, os lábios se contraem, os olhos ficam quase cerrados: ela chora.

Depois da promessa do orientador de interceder junto ao funcionário para que ele lhe conceda a passagem, ela fica um pouco mais calma. O orientador e o bolsista se dirigem ao funcionário – que era um antigo conhecido do orientador, de quando aquele trabalhava em outra instituição de atendimento a trecheiros. Ao final da visita, o funcionário diz, de modo humorado, para o bolsista, que ele “vai se dar bem por ali” e que o movimento é mais ou menos aquele que foi presenciado. Afirma que a travesti, mesmo não tendo dinheiro e levando uma vida itinerante, não se enquadra no perfil dos usuários daquele serviço, mas que, no fim das contas, iria dar uma passagem a ela.

Esse caso demonstra, em primeiro lugar, o poder absoluto do funcionário para decidir a concessão da passagem. Ele trabalha sozinho nesse lugar, no período vespertino, e mesmo não tendo formação profissional adequada e conhecimento dos princípios e objetivos dos serviços especializados da assistência social, se coloca no lugar de quem pode diagnosticar os casos, decidir se estão ou não enquadrados no perfil do usuário e conceder ou negar a passagem ou outro benefício. Isso trás um questionamento: Qual o critério, afinal, para ceder passagens? Será que o funcionário agiu com preconceito contra a usuária do serviço por ela ser uma

travesti? Ela está em um meretrício errante, não tem residência e renda fixas. Por que não é considerada uma usuária típica do serviço, estando nessas condições? Ela se prostitui para sobreviver, ficando alguns dias na casa de um cafetão, de uma cafetina ou em qualquer outro lugar, porém, temporariamente. A maioria dos itinerantes recebem passagens sem questionamento algum, outros, no entanto, carregam estigmas que os tornam objeto de hostilização e repulsa, seja por estarem alcoolizados, muito sujos e maltrapilhos ou, como parece ser esse caso, pela orientação sexual.

O caso permite também caracterizar a existência de pessoas invisíveis ou que possuem pouca visibilidade social, como essas que sobrevivem da prostituição, transitando de um lugar para outro, de cidade em cidade, sem rumo ou local para estacionar. Poderíamos chamar tal condição de vida de “meretrício errante” ou “prostituição nômade”, à feição de tantos outros nomadismos que marcam diversos outros modos de vida na atual sociedade dromológica (VIRILIO, 1996) ou líquida (BAUMAN, 2003) na qual a vida tende a ser cada vez mais produzida em espaços abertos (DELEUZE, 1992), em movimentações do sujeito e não mais em lugares estacionários e identitários (AUGÉ, 1994).

Segundo caso: a cada vida, vários trechos

Num dia mais agitado, com mais emissões de passagens, no meio da tarde um homem vai até a UAM pedir uma passagem para viajar. Almeja deslocar-se até Francisco Morato, próximo a São Paulo.

Carrega duas bolsas, uma mochila e uma mala de viagem. Tem cabelos já acinzentados. Andrajoso, mas com um bom humor que nem fez transparecer que caminhou durante dias, repousando e se alimentando aonde conseguia, de Assis Chateaubriand, no Paraná, até a chegar à cidade onde o encontramos. Usa chinelos gastos que resistiram a uma caminhada de quinhentos quilômetros. Diz que, enquanto viajava, estava com o pensamento vazio. Andou a pé, na contramão dos veículos, como fazem todos os andarilhos (JUSTO, 2012). Ele se queixa de que, num certo trecho do percurso, o acostamento estava em péssimas condições de conservação, dificultando a caminhada.

Agora que está cansado de andar a pé, pretende conseguir uma passagem para chegar até o destino desejado. No entanto, a concessão de passagem é para curtas distâncias – preferencialmente para cidades vizinhas. O serviço da UAM o encaminha até uma cidade vizinha. De lá, poderá ser encaminhado para outra cidade situada na rota do seu destino final. Assim, de cidade em cidade, o usuário talvez consiga chegar ao destino almejado.

Nessa mesma tarde, outro homem chega até a UAM, reclamando de dores para uma funcionária, dizendo que havia permanecido num acostamento da rodovia, deitado durante três dias, com uma hérnia de disco enorme. Sua voz é confusa e repetitiva. Pede uma ambulância e as chaves do banheiro para tomar um banho. A funcionária encarregada do serviço de copa e da limpeza do local revida dizendo que para chamar uma ambulância é preciso estar muito mal, mas concorda em abrir o banheiro para ele. Ela sai e logo volta com o outro funcionário, encarregado do serviço. O homem é repellido da rodoviária por esse funcionário, que diz conhecê-lo de outros tempos. O impede também de tomar banho. As ordens a serem seguidas são de que apenas os trecheiros, itinerantes podem tomar banho na rodoviária. Ninguém da população de rua local pode ter acesso a esse serviço.

A preocupação com o aumento da população de rua é tamanha que, segundo noticiou um jornal da cidade, numa matéria de destaque, seria instaurada a internação compulsória para os casos de mendicância. O grande temor com trecheiros que desembarcam é o de que eles possam permanecer na cidade e se somarem aos moradores de rua já existentes. Por isso são atendidos ali mesmo, na rodoviária, e enviados para outra localidade o mais rápido possível.

Terceiro caso: motivos para a Errância

Cinquenta e seis anos. Dez anos de trecho. Não se considera um trecheiro. Relata que vive de modo pior que um mendigo. Pretende visitar um primo no Paraná e, quem sabe, conseguir um biscate temporário numa lavoura qualquer. Um relato de voz trêmula.

Era taxista em Campinas. Tinha seu próprio carro e muitos amigos do mesmo ramo o cercavam. Sempre que possível era ajudado

pelos seus pais. Vivia razoavelmente bem na cidade e parecia ter uma vida estável. No entanto, uma avalanche de acontecimentos o levou à errância: seus pais foram a óbito. Sua dor e luto o fizeram procurar o consolo do álcool, de modo cada vez mais constante. Esse hábito o atolou em dívidas, segundo relatou, perdeu o que tinha. Estigmatizado como alcoólatra, seus amigos não confiaram mais nele e foram se afastando. Passou por uma clínica de reabilitação e, ao sair, não via mais motivo para levar uma vida estacionada. Tomou o rumo da estrada. Há dez anos vaga pelo eixo São Paulo-Paraná em busca de trabalhos sazonais e, às vezes, visita parentes.

Apesar de todas as necessidades, dias mal dormidos, má alimentação e incerteza do destino, afirma que tem a mais absoluta fé em Deus. Relata que, certa vez, ganhou um prêmio de R\$ 6.000,00, na loteria, o que deu para se sustentar por um tempo no trecho.

São diversos os motivos que podem levar a uma vida errante. Não apenas os econômicos, mas também pode haver questões afetivas e emocionais, tais como sentimentos de perda ou de infidelidade e traição; doenças e o desejo de conhecer outras realidades, entre outros fatores, assim como aponta Peres (2001). No caso desse homem, o motivo crucial não foi a bebida em si nem sua situação de precariedade econômica. A morte dos pais parece ter pesado consideravelmente para a sensação de esvaziamento do sentido da vida sedentária. Sua decisão de dar outro rumo à sua vida, ou melhor, de viver sem rumo, embora podendo ter a experiência depressiva da perda dos pais como um acontecimento que tenha pesado consideravelmente, ainda assim, não agiu isoladamente e se articulou com outros tais como o distanciamento dos amigos, o uso abusivo de bebidas alcoólicas, a diminuição da renda do seu trabalho, experiências afetivas e emocionais progressas, dentre outros, que compuseram o quadro geral no qual acabou se tornando um deambulante.

É comum o próprio trecheiro não reconhecer um sentido para sua vida de errante e nem atribuir a ela qualquer propósito ou motivos que o induziram a viver desse modo. Certo dia, na UAM, um homem bem humorado, procedente de uma determinada cidade queria uma passagem para outra cidade à cerca de 90 km de distancia, pela rota mais curta. No entanto, lhe concederam

uma passagem de ônibus para uma terceira, o que praticamente duplicaria a distância de seu itinerário. No seu caso, porém, isso não fazia muita diferença ou até contribuía com seu modo de viver em trânsito. Originário de Limeira, dizia que pretendia ir para Andirá, no Paraná, cidade situada próxima à divisa com o estado de São Paulo, e depois para Bauru, cidade situada no centro desse estado. Relata que faz esse circuito regularmente, porque tem vontade. Depois, diz nem saber ao certo porque faz essa trajetória, mas que, em Andirá, poderá arranjar emprego e abrigo temporário para juntar dinheiro e continuar na errância.

Quarto caso: Velha recordação

Havia passado algum tempo sem aparecer alguém para atendimento naquele dia, na UAM. Uma senhora para em frente à porta. Vê a placa, vê a porta, volta a fitar a placa. Pensa um pouco e entra. Está muito bem cuidada e limpa, com uma blusa de lã rosa. Apesar de ter apenas um dente canino e ainda, com cálculo dental, possui um sorriso largo. Ela fala de modo baixo e sussurrante. Demoramos muito para entender o que dizia com aquelas palavras, quase internalizadas. Depois de algum tempo, conseguimos compreender que ela perguntava sobre um albergue que existiu na cidade. Informamos, então, que não havia mais aquele albergue que ela tinha frequentado. Logo, Dona Maria – a funcionária da copa e limpeza - vai conversar com ela. Maria finge entender o sussurrar da senhorinha, apenas confirmando tudo com acenos de cabeça. Consegue entender que a senhora veio de uma cidade vizinha e pretende ir a outra, distante 35 km de onde está. A comunicação com ela é realmente muito difícil e enigmática. Ela já não precisa mais de passagens concedidas pela assistência social, pois já é considerada como pertencente à terceira idade e tem direito a transporte gratuito. Ela sai do estabelecimento. Tempos depois, resolvemos verificar o clima da rodoviária e encontramos essa senhora, novamente, ainda animada e sorridente. Perguntou pelo menos quatro vezes seguidas se não dava mais para esperar o ônibus no CAM (Centro de Atendimento ao Migrante), local fechado e sem funcionamento já há um bom tempo. Ainda animada, mesmo com seus

76 anos, mostra orgulhosamente seu RG e diz que não paga passagem. Resolvemos procurar seu nome nos registros mais antigos da UAM e não encontramos nada.

Ela vive de uma recordação dos tempos antigos da assistência para os trecheiros. Recordam-se do CETREM (Centro de Triagem e Encaminhamento do Migrante) e do CAM. O CETREM era uma instituição que, além de conceder passes de viagem, oferecia hospedagem por dois dias, com refeições. O CAM funcionava como um serviço muito parecido com o da atual UAM, porém, dispunha de uma sala de espera bem mais confortável, onde os usuários podiam permanecer enquanto aguardavam o embarque. Essa senhora resolvera dar as caras na UAM para perguntar de um serviço que há um bom tempo não existe. Com certeza fazia tempo que não passava por essa cidade, mas tinha passado em outros tempos. Suas lembranças do antigo CETREM demonstram há quanto tempo ela leva uma vida itinerante e como guarda bem as informações e recursos dos locais por onde passa, algo essencial para um trecheiro.

Discussão geral

Uma primeira consideração a ser feita sobre os casos apresentados diz respeito à sua heterogeneidade, isto é, eles se diferenciam tanto no que diz respeito aos motivos que os impulsionaram à errância, quanto em relação ao sentido que atribuem aos seus modos nômades de viver. Um primeiro equívoco é classificá-los como uma “população” e tratá-los como se fossem iguais uns aos outros, portanto, passíveis de serem submetidos a um protocolo padrão de atendimento.

A condição de mobilidade, as cineses, a incitação ao desapego, à fluidez, à multiplicidade e efemeridade de vínculos afetivos e sociais, bastante presentes no mundo atual, são subjetivadas de modo singular. Alguns canalizam tais condições e incitações para o consumo, outros para o trabalho e existem aqueles, como os trecheiros, que rompem radicalmente com o sedentarismo e passam a viver como errantes, vagando de um lugar para outro. Mesmo entre esses últimos, também existem diferenças marcantes que precisam ser consideradas: parte deles, como é o caso do ex-taxista, ainda possui alguma referência à família e ao trabalho, como

se pode observar quando disse que pretendia visitar um irmão e tentar arranjar algum “bico”, mesmo sendo essa referência tênue pelo tempo que ele se encontra no trecho (10 anos); a travesti também se refere à família, ao seu desejo de visitar a mãe, mas não sinaliza para qualquer possibilidade de reintegrar-se à família, que ela abandonou bastante magoada com a rejeição paterna; outra parte, como no segundo caso, já assumiu completamente a vida no trecho, enfrenta o desafio de longas caminhadas a pé, quando necessário, e se propõe a se aventurar por grandes distâncias. Mas existem ainda aqueles que, como o segundo personagem apresentado no terceiro caso, realizam trajetos circulares ou trajetos de idas e vindas pelas mesmas rotas. Existe até o caso de mulheres, como a senhora que foi apresentada no quarto caso, que também se lançam ao trecho, embora sejam casos mais raros.

Enfim, cada um subjetiva à sua maneira a vida no trecho e mantém com ela vínculos igualmente distintos: alguns estão bastante arraigados nesse modo de vida, vivem assim há muito tempo, gostam dessa forma de viver, não pretendem abandoná-la e não querem outra, principalmente aquela dantes, sedentária. Outros, no entanto, não estão plenamente convencidos da vida no trecho e nem se sentem tão satisfeitos e gostariam de ter outra oportunidade, de uma vida assentada em uma família e trabalho fixo.

A política de assistência social para os trecheiros mostra sua fragilidade já na maneira como é enunciada, ao propor um tratamento único a todos eles e, ainda, quando elege como meta a interrupção da itinerância e o retorno do trecheiro à cidade de origem ou à família, tal como foi possível observar na proposição dos objetivos da UAM, do município que serviu de base empírica para esta pesquisa. Com toda convicção e determinação, nos referidos objetivos foi enfatizado que se pretendia com a UAM (Unidade de Atendimento ao Migrante) “agilizar o retorno e permanência à cidade de origem, interrompendo a trajetória de vida itinerante do sujeito”, isto é, a meta principal seria interromper a “trajetória errante”, vista como inadmissível e condenável por si mesma. Não paira qualquer dúvida, nesse tipo de visão sedentarizadora, de que a vida errante é, consensualmente e evidentemente, um tipo de vida execrável que deve ser coibida e desestimulada. Outra evidência

que não admite dúvidas e dispensa qualquer reflexão, nessa visão condenatória da errância, diz respeito à família e à vida sedentária e territorializada, consideradas como o nicho e a forma ideais de se viver. A possibilidade de uma vida nômade, errante, desvencilhada de um território convencional formado por uma família, uma comunidade, uma cidade, um emprego fixo e estável e assim por diante, está totalmente descartada, de antemão.

A propalada pretensão de reassentar o itinerante no solo natal e, para isso, facilitar o retorno à cidade de origem é uma boa justificativa encobridora, destinada a legitimar a prática perversa de se colocar os itinerantes num jogo de empurra-empurra entre as cidades, todas elas querendo mesmo, simplesmente, se livrar deles. Se é verdade que os trecheiros querem viver de cidade em cidade, sem se fixar em uma, em especial, também é verdade que as administrações municipais e os próprios munícipes desejam o mesmo. No fundo, há uma convergência entre as políticas públicas destinadas aos itinerantes e as pretensões dos trecheiros. A diferença, nada desprezível, é que os trecheiros assumem o modo itinerante ou errante de viver, enquanto as políticas públicas de assistência o combatem e o recriminam por considerar esse modo de vida indigno.

Pretender interromper a itinerância de todos eles, indistintamente, é tarefa fadada ao fracasso. Além do que, contraria direitos humanos fundamentais. Muito provavelmente, o discurso contra a itinerância, presente nas políticas públicas e nas práticas de assistência social, deve se prestar mais a uma preocupação com um discurso politicamente correto, que pressupõe a condenação moral da itinerância, do que professar uma crença efetiva nessa possibilidade, sobretudo, para aqueles - e não são poucos - que estão há bastante tempo nessa vida.

Muitos deles se distanciaram muito, tanto da terra natal, quanto dos familiares e de outros laços sociais, rompendo completamente os vínculos de origem, portanto, não têm para onde voltar. Fora isso, também não desejam voltar para suas origens ou sequer desejam ir para um determinado lugar. Vivem em trânsito e elegem a errância, o vagar de um lugar a outro, como forma de estar no mundo. Diferentemente dos sedentários, eles não buscam raízes, nem pretendem criá-las, em qualquer plano da vida.

Não querem se estabelecer numa determinada cidade, num território, num círculo de relacionamentos sociais e nem querem construir vínculos afetivos e emocionais. Querem mesmo é viver no “trecho”, perambulando de um lugar para outro. Fazem de tudo para viver assim e resistem a todas as pressões para que estacionem e se estabeleçam em algum lugar.

Mas, como entender que as políticas de assistência podem carregar consigo a condenação da vida errante e, ao mesmo tempo, promovê-la com a prática da concessão de passes de viagem? Uma resposta possível é a de que o discurso politicamente correto que enaltece a vida sedentária, baseada num território estável, em vínculos e relacionamentos duradouros, no fundo, não é construído para instruir práticas de atendimento aos itinerantes, mas, isto sim, é um discurso que os condena e que os aprisiona nesse modo de vida recriminado para, de fato e em contraponto, valorizar e promover ideologicamente o seu oposto: o sedentarismo.

Da mesma forma que um elemento qualquer precisa do seu contrário para se firmar e se fortalecer, os sedentários ou os cidadãos precisam dos nômades/errantes ou dos estranhos e visitantes, principalmente dos indesejados, para se sentirem bem-aventurados na cidade e se fortalecerem no modo em que vivem. O trabalhador se enaltece às expensas do vagabundo, da mesma forma que aqueles que se julgam honestos, benfeitores, ilibados e portadores de tantas outras qualidades também se miram nos seus respectivos contrários, retratando-os de maneira pejorativa.

Dessa forma, o cidadão precisa da figura do trecheiro maltrapilho, que procura enxotar de sua cidade, para valorizar sua vida e o lugar que habita. O indesejado, cuja vida soa como degradada e povoada de sofrimentos, funciona como uma imagem do inferno, do qual todos querem se livrar. Enxotar o trecheiro, visto como maltrapilho e miserável, é como expurgar de si mesmos tais imagens e, assim, se purificar. Talvez seja essa a principal função das políticas públicas: a purificação da cidade e dos cidadãos, mediante a projeção dos seus males.

A condenação do trecheiro aparece enfaticamente em um panfleto, reproduzido a seguir, distribuído fartamente na rodoviária da cidade em questão, durante o ano de 2012. Nesse

panfleto está claramente dito que quem “vive perambulando” e não trabalha, não estuda, é um execrável vadio.

VADIAGEM!

Vadiagem é o costume de permanecer ocioso, mesmo sendo apto para o trabalho. Assim, está sujeito a ser considerado vadio todo aquele indivíduo que, sadio, não estuda, não trabalha, não procura emprego e vive perambulando.

A vadiagem é uma infração penal, e como tal, pode ser punida com prisão simples de 15 (quinze) dias até 3 (três) meses - Art. 59 da Lei das Contravenções Penais.

Além de ser conduzida à delegacia, a pessoa que estiver vadiando, ainda poderá ser considerada um indivíduo perigoso - Art. 14 - II da Lei das Contravenções Penais.

No período em que esse panfleto foi distribuído, essa cidade estava promovendo a conhecida política de segurança denominada “Tolerância Zero”, como a principal ferramenta para enfrentar os problemas de segurança pública. Como parte do instrumental acionado para promover tal política de segurança e diminuição da criminalidade, foi evocada a Lei da Vadiagem, da década de 1940, que dava à polícia poder de deter para averiguação qualquer pessoa, sob a alegação de suspeita de vadiagem. A distribuição desse panfleto, obviamente, visava intimidar eventuais visitantes que pretendessem perambular pela cidade. Ao ser associada à vadiagem, a perambulação passava a ser criminalizada e podia respaldar a detenção do trecheiro.

Mais do que o tratamento policialesco e autoritário dado à itinerância, subsiste sua profunda condenação moral, bastante alastrada entre os cidadãos. Curiosamente, a sociedade condena aquilo mesmo que ela incita e produz. Nesse tempo de intensa mobilidade, a dos trecheiros é tida como nefasta e passa a ser condenada. Portanto, na sociedade cinética, nem todas as movimentações são aceitáveis e bem-vindas.

A localização do serviço da UAM, na própria rodoviária, já deixa claro a grande preocupação com a presença de indesejados na cidade. A estratégia é agir na fonte, no desembarque, procurando evitar que visitantes *non gratos* permaneçam na cidade, ainda que por poucos dias.

Vale ressaltar que a concessão de passagens para outra cidade é a principal ferramenta do serviço de atendimento ao usuário. Em casos muito especiais é concedida hospedagem no hotel conveniado, na maioria das vezes, para outros usuários, menos para trecheiros. Aliás, para aqueles que insistem em permanecer perambulando pela cidade, sequer é permitido um banho na rodoviária, tal como foi observado numa das ocasiões.

Outro dado bastante saliente diz respeito às curtas distâncias das passagens concedidas. Via de regra, a pretensão do usuário é ir para localidades bem mais distantes do que aquelas para as quais recebe a passagem. Predomina a preocupação com o custo e não com a necessidade do usuário. A lógica do serviço é se livrar do indesejado com o menor custo possível, por isso mesmo, a passagem é para a cidade mais próxima, na direção da cidade pretendida pelo usuário. Essa prática também demonstra que, no fundo, não se pretende enviar o usuário para sua cidade de origem, mas tão somente se livrar dele. A desaprovação e condenação da vida itinerante se torna ainda mais cruel quando se soma a outros preconceitos, tal como foi observado no caso da travesti. Não bastasse o fato de viver perambulando de um lugar a outro, pesou o fato de ser prostituta e, ainda, ter uma orientação sexual fortemente condenada moralmente.

Mesmo sendo uma política restritiva, a concessão de passagens de curta distância sofre a limitação do interstício entre duas concessões. O aviso abaixo, amplamente divulgado na rodoviária, chama a atenção para o interstício de seis meses. Trata-se de um aviso que funciona como uma advertência, visando desestimular retornos frequentes. Atualmente o interstício é de oito meses, mas o que importa salientar é o sentido de tal advertência. No lugar da tradicional saudação ao visitante – “seja bem-vindo” ou “volte sempre” – é dito aos trecheiros: “seu retorno não será bem-vindo”, “nunca mais volte”. A tentativa de se evitar retornos breves e constantes traz consigo o reconhecimento de que há uma forte tendência ao retorno e que a política de interrupção da itinerância é irreal, assim como a implementação do retorno à cidade de origem.



Prefeitura Municipal de [...]
Secretaria Municipal da Assistência
Social

AVISO IMPORTANTE

ATENÇÃO

DE ACORDO COM ORIENTAÇÕES
RECEBIDAS, INFORMAMOS QUE AS
PASSAGENS PODERÃO SER ENTREGUES
PARA CADA PESSOA SOMENTE A CADA
SEIS (6) MESES.
NÃO SERÁ POSSÍVEL UMA NOVA
ENTREGA ANTES DESTES PRAZO.

Tais políticas e práticas mostram o que, para Hardt (2002), caracteriza a sociedade de controle: todas as instituições jazem em todos os locais possíveis. Dessa forma, é possível entender que a Rodoviária exemplifica um local que abriga órgãos de vigilância, de controle populacional, de gestão do movimento (dromopolítica), de assistência social, entre outros. Eles funcionam de modo pedagógico, instaurando a norma e o modo de ser e agir.

Conclusão

A sociedade e a cultura atuais promovem intensamente a mobilidade do sujeito, fazendo do deslocamento geográfico, social e psicológico o elemento fundamental da existência. Hoje, ser/existir significa movimentar-se, navegar, flunar, viver fluidamente ou “ser uma metamorfose ambulante”. Os deslocamentos no tempo e no espaço se tornam cada vez mais factíveis e ousados, fortalecendo a figura do nomadismo na experiência humana: o trânsito por distintos territórios geográficos, sociais e psicológicos. A vida passa a tomar como referentes básicos os estados líquido e gasoso da matéria, no lugar dos sólidos que, até então, reinavam hegemonicamente (BAUMAN, 2003). A mobilidade passa a ser o bem maior e o signo, por excelência, de potência e vitalidade.

A importância crescente dos fluxos humanos pelo incremento da mobilidade e da produção da vida nos “não lugares” (AUGÈ, 1994) – a

vida produzida em espacialidades não identitárias, ou seja, em espaços de trânsito – aumenta a importância do controle e gestão da velocidade e das direções dos movimentos, sobretudo para se evitar descompassos nos ritmos e desgarres dos percursos estabelecidos ou admitidos. A sociedade da aceleração do tempo e da ampliação do espaço desenvolve mecanismos bastante hábeis e ágeis de controle da movimentação em qualquer território existencial. Por um lado, o sujeito é instado a realizar certas coisas, como a do consumismo e da precarização dos vínculos afetivos e sociais. Por outro, é impedido de realizar algumas movimentações, como a da livre circulação, no caso dos trecheiros e outros deambulantes indesejados.

O morador de rua, trecheiros ou demais itinerantes representam uma grande preocupação para os gestores das cidades. De maneira geral, as políticas adotadas em relação a essa população procuram barrar sua entrada na cidade, tratada como indesejável, ou retirá-la das ruas quando já se encontra instalada no interior da urbe. Ao serem chamadas para participar da gestão da mobilidade, as políticas de assistência social e seus equipamentos passam a fazer parte dessa importante área da governamentalidade.

Observando detalhadamente o texto da Resolução 109, publicada no DOU que aprova os mecanismos de gestão do SUAS, é possível verificar que a ênfase contida nesse documento é direcionada às famílias em situação de risco e vulnerabilidade, bem como a indivíduos em situação de rua ou que estão sobrevivendo nas ruas, carecendo, portanto, de projetos voltados àqueles que se encontram na perambulação a esmo pelas rodovias brasileiras, como é o caso dos trecheiros e andarilhos de estrada.

Uma análise crítica e atenta das diretrizes das políticas públicas de assistência elaboradas pelo SUAS revela que elas promovem ideologicamente a família (SANTOS, 2012; ROSA, 2012; CAMPOS; MIOTO, 2003; SILVA, 1987) e desconhecem outros indivíduos em situação de precariedade e miséria que não possuem vínculos familiares e não habitam os espaços urbanos das cidades, sendo, portanto, ignorados das prioridades contidas no Artigo 1º da LOASm, que define a assistência social como “um direito do cidadão e dever do Estado”, visando a garantia de atendimento às suas

necessidades emergenciais (BRASIL, 1993). Nesse sentido, será que os andarilhos de estrada e tantos outros sujeitos em situação semelhante não são considerados como cidadãos com direito à cidadania e aos mínimos sociais? Esse questionamento se faz necessário porque não se menciona em momento algum o sujeito andarilho e trecheiro, na definição dos usuários desses serviços, mas apenas sujeitos que utilizam os espaços públicos como forma de sobrevivência, sujeitos que estão em situação de rua, em migração, transitoriedade, dentre outros, conforme está expresso no seguinte documento:

São diversos os grupos de pessoas que estão nas ruas: imigrantes, desempregados, egressos dos sistemas penitenciário e psiquiátrico, entre outros, que constituem uma enorme gama de pessoas vivendo o cotidiano das ruas. Ressalte-se ainda a presença dos chamados “trecheiros”: pessoas que transitam de uma cidade a outra (na maioria das vezes, caminhando a pé pelas estradas, pedindo carona ou se deslocando com passes de viagem concedidos por entidades assistenciais) (BRASIL, 2008).

A preocupação com a manutenção da família e da vida sedentária e sedentarizada e, conseqüentemente, com pessoas em situação de rua, presentes nas diretrizes gerais do SUAS, acabam por negligenciar ou desconsiderar problemas e desafios das vidas nômades como a dos trecheiros. Vale enfatizar, novamente, que trecheiros não podem e jamais deverão ser compreendidos como sujeitos migrantes, moradores de rua ou em situação de rua que utilizam os espaços públicos das cidades como forma de sobrevivência, pois, sua condição existencial é a perambulação de cidade em cidade, utilizando passes de viagem ou andando a pé pelas estradas e sem destino definido, escapando, portanto, ao conceito de migração e transitoriedade (contidas na descrição do SUAS) que pressupõem uma rota definida e pré-determinada.

Se, por um lado, o SUAS proporcionou um avanço significativo nas políticas públicas do governo federal, ao romper com a cultura assistencialista fundamentada na ideologia da caridade e do filantropismo alienante que caracterizou a prática do serviço social ao longo da história

brasileira, por outro lado permanece, ainda, sem políticas de gestão voltadas para determinados indivíduos que não se inscrevem nos objetivos e nem se enquadram nas descrições desses serviços, tal como sucede com os trecheiros em questão. É nesse sentido que a política de gestão do SUAS tem revelado uma acentuada tendência à focalização, seletividade e fragmentação, comprometendo, portanto, o princípio de universalidade, continuidade e sistematicidade das ações socioassistenciais.

No entanto, é preciso enfatizar que contemplar efetivamente trecheiros nas políticas públicas de assistência social significa abrir mão, necessariamente, da matriz familiar sobre a qual repousam, direta ou indiretamente, tais políticas e seus serviços. É preciso admitir o nomadismo, a itinerância, a errância e demais formas de vida, contrastantes com as normas calcadas no sedentarismo, como formas de vida perfeitamente possíveis, legítimas e igualmente dignas e importantes para a diversificação da existência.

Urge pensar os direitos humanos, também como direito ao deslocamento, à livre movimentação e à cadência do ritmo da vida. É mister assegurar, como garantia primordial, a livre circulação por distintos espaços-territórios demarcados no plano geográfico, social, político, econômico e psicológico.

Trata-se de reconhecer o direito à errância, isto é, à mobilidade sem rota, rumo ou ritmo definidos. Errância essa que pode ser exercida no plano cognitivo – o pensar sem fronteiras, por exemplo; no plano afetivo-emocional – o nomadismo das paixões; no plano econômico – a livre circulação do trabalhador para além das fronteiras nacionais e em tantos outros planos da vida.

Por último, é importante ressaltar que é simplista pensar as políticas públicas de assistência social e o próprio SUAS apenas como dispositivos de construção da cidadania ou mesmo como dispositivos de Estado para o controle do “perigo dos pobres” e de outras ameaças à ordem social que possam representar todas as situações caracterizadas como sendo de vulnerabilidade e risco em que vivem certos segmentos da população. Tais políticas, organizadas com bastante engenhosidade e abrangência, também intervêm na experiência do tempo,

do espaço e da velocidade que constituem as dimensões básicas da existência. Participam ativamente da geopolítica, da cronopolítica e da dromopolítica que são três grandes esferas da governamentalidade e, ao mesmo tempo, as três e mais básicas esferas dos direitos humanos e do exercício da cidadania: o direito ao espaço e à construção dos lugares habitados, o direito ao tempo e à construção da trajetória de vida, o direito à velocidade e à regência do ritmo da vida.

Referências

- AUGÊ, M. **Não-lugares**: introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas, SP: Papyrus, 1994.
- BAUMAN, Z. **Modernidade Líquida**. Rio de Janeiro: Zahar, 2003.
- BENJAMIN, W. O flâneur. In: BENJAMIN, Walter. **Obras escolhidas III**. Charles Baudelaire. Um lírico no auge do capitalismo. São Paulo: Brasiliense, 1989.
- BERMAN, M. **Tudo que é sólido desmancha no ar**: a aventura da modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1986.
- BRASIL. **Orientações técnicas**: Centro de Referência Especializado para população de Rua: Centro Pop. SUAS e a População de Rua Vol. 3. Ministério do Desenvolvimento Social e Combate a Fome: Brasília, 2011a.
- BRASIL. **Orientações técnicas**: Centro de Referência de Assistência Social/CRAS. Ministério do Desenvolvimento Social e Combate a Fome: Brasília, 2011b.
- BRASIL. **Resolução 109, de 11 de novembro de 2009**. Aprova a Tipificação Nacional de Serviços Socioassistenciais. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 25 nov. 2009. Seção 1.
- BRASIL. **Orientações técnicas**: Centro de referência Especializado de Assistência Social/CREAS. Ministério do Desenvolvimento Social e Combate a Fome: Brasília, 2009b.
- BRASIL. **O Serviço de Proteção e Atendimento Integral à Família – PAIF**, segundo a Tipificação Nacional de Serviços Socioassistenciais, vol. 1. Ministério do Desenvolvimento Social e Combate a Fome, Secretaria Nacional de Assistência Social: Brasília, 2012.
- BRASIL. **Política Nacional para Inclusão da População em Situação de Rua**. Brasília, junho de 2008.
- BRASIL. Ministério de Desenvolvimento Social. **SUAS: Sistema Único de Assistência Social**. Brasília, DF: Secretaria Nacional de Assistência Social, 2007.
- BRASIL. **Lei n. 8742, de 7 de dezembro de 1993**. Estabelece a Lei Orgânica da Assistência Social – LOAS. Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Poder Executivo, Brasília, DF, 21 dez. 1993. Seção 1.
- BAUMAN, Z. **Modernidade Líquida**. Rio de Janeiro: Zahar, 2003.
- CAMPOS, M.S.; MIOTO, R.C.T. Política de Assistência Social e a posição da família na política social brasileira. **Revista Ser Social**, n.12, p. 165-190, 2003.
- CERTEAU, M. **A invenção do cotidiano**. Petrópolis: Vozes, 1994.
- DELEUZE, G. Post-Scriptum sobre a sociedade de controle. In: _____. **Conversações**. Rio de Janeiro: 34 Literatura, 1992. p.219-226
- FOUCAULT, M. **História da loucura**. São Paulo: Perspectiva, 2010. P.72.
- HARDT, M. A sociedade Mundial de Controle. In: ALLIEZ, E. (Org.). **Gilles Deleuze: uma vida filosófica**. São Paulo: Editora 34, 2002.
- JUSTO, J. S. **Vidas Errantes**: políticas de mobilidade e experiências de tempo-espaço. Londrina-PR: EDUEL - Editora da Universidade Estadual de Londrina, 2012.
- _____. **Andarilhos e trecheiros**: errância e nomadismo na contemporaneidade. Maringá: EDUEM, 2011.
- NASCIMENTO, E. C. ; JUSTO, J. S. ; FRANCA, S. A. M. . Errância e normalização social: um estudo sobre andarilhos de estrada. **Psicologia em Estudo**, v. 14, p. 641-648, 2009.
- NASCIMENTO, E. C.; JUSTO, J. S. Vidas errantes e alcoolismo: uma questão social. **Psicologia Reflexão e Crítica**, Porto Alegre, v. 13, n. 3, p. 529-538, 2000.
- PERES, R. S. . Andarilhos de estrada: estudo das motivações e da vivência das injunções características da errância. **Psico-USF** (Impresso), v. 6, p. 67-75, 2001.

ROSA, E.T.S. **A centralidade da família na política de assistência Social**. Anais do I Congresso Internacional de Pedagogia Social, 2006. Disponível em: <http://www.proceedings.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=MSC0000000092006000100011&lng=en&nrm=abn>. Acesso em 14 março 2014.

SANTOS, R. Política social brasileira e neofamiliarismo: contribuições para o debate. **Revista Emancipação**, v.13, n.1, p.87-99, 2012.

SILVA, L. M. M. R. **Serviço Social e família: a legitimação de uma ideologia**. São

Paulo: Cortez, 1987.

SIMMEL, G. Metrópole e vida mental. In: VELHO, O. G. (Org.). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Guanabara, 1987. (Trabalho publicado originalmente em 1902).

VIRILIO, P. **Velocidade e política**. São Paulo: Estação da Liberdade, 1996.