



Fixos e fluxos em cruzamento viário no Butantã, São Paulo

Fijos y flujos en un cruce vial en el Butantã, São Paulo

Fixed and flows at a road intersection in Butantã, São Paulo

Márcia Sandoval Gregori

Doutoranda pela FAU-Mackenzie, São Paulo, Brasil

marciagregori@hotmail.com

Resumo

Este texto tem como objetivo apresentar como a noção de *fixos e fluxos*, formulada pelo geógrafo Milton Santos, se concretiza na materialidade de um lugar escolhido. Propõe-se a verificar como o par, depois redefinido e denominado *sistemas de objetos e sistemas de ações*, se expressa nas relações sociais e na constituição física de um cruzamento viário na centralidade da região do Butantã, Zona Oeste de São Paulo e como a mobilidade funciona como fluxo determinante de ações e disposições espaciais no meio urbano.

Palavras-chave: Fixos. Fluxos. Sistemas de objetos. Sistemas de ações. Espaço. Mobilidade. Milton Santos. Butantã. São Paulo.

Resumen

Este texto tiene como objetivo presentar cómo la noción de *fijos y flujos*, formulada por el geógrafo Milton Santos, se concreta en la materialidad de un lugar escogido. Se propone verificar cómo el par, después redefinido y denominado *sistemas de objetos y sistemas de acciones*, se expresa en las relaciones sociales y en la constitución física de un cruce vial en la centralidad da región del Butantã, Zona Oeste de São Paulo y como la movilidad funciona como flujo determinante de acciones y disposiciones espaciales en el medio urbano.

Palavras-clave: Fijos. Flujos. Sistemas de objetos. Sistemas de acciones. Espacio. Mobilidad. Milton Santos. Butantã. São Paulo.

Abstract

This text aims to present how the notion of *fixed and flows* formulated by the geographer Milton Santos, is concretized in the materiality of a chosen place. It intends to verify how the pair, later defined and denominated *object systems and action systems*, is expressed in the social relations and in the physical constitution of a road crossing in the centrality of the region of Butantã, West Zone of São Paulo and how mobility works as determining flow of actions and spatial dispositions.

Keywords: Fixed. Flows. Object systems. Action systems. Space. Mobility. Milton Santos. Butantã. São Paulo.

INTRODUÇÃO

O presente artigo¹ foi desenvolvido com base em pesquisa de campo em lugar selecionado na região do Butantã, fundamentado em estudos sobre textos de Milton Santos nos quais o autor desenvolve o par *fixos e fluxos*. Parte da premissa de que o espaço é um híbrido, um testemunho histórico do modo de produção, a resultar em objetos e em fluxos e ações, submetidos a uma ordem geral e remota, a qual, para se consolidar e consagrar práticas reiteradoras do sistema dominante, se efetiva e corporifica na materialidade do lugar.

Selecionou-se um cruzamento no Butantã, próximo à centralidade do bairro, em que se encontram a estação Butantã do Metrô junto a um terminal de ônibus e um comércio que serve à região e às cidades vizinhas. É ponto de passagem dos veículos provenientes dos municípios que compõem a Região Metropolitana e, por causa da grande concentração de

¹ O texto faz parte da pesquisa de doutorado realizado na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie sob a orientação do Prof. Dr. Carlos Guilherme Serôa da Mota.

peças, motocicletas, carros, caminhões e ônibus, constitui local frequentemente congestionado e de trânsito parado.

Desta condição valem-se vendedores e prestadores de serviço que trabalham no local, fazendo da matriz rodoviária engarrafada no local seu meio de sobrevivência. Atores locais deslocam-se de regiões afastadas da cidade, transformados em fluxos do capital – embora por ele desligados da formalidade –, parte de uma articulação que segrega e controla, transformando a todos em consumidores não cidadãos.

A pesquisa desenvolveu-se a partir do estudo da materialidade local e das ações das pessoas e fluxos no território, considerando a imbricação dos fixos e fluxos (ou sistemas de objetos e de ações), conceitos seminais para a presente análise, em diálogo com teoria formulada por Milton Santos. A importância destes conceitos se deve ao fato de que conformam o espaço e reproduzem, com nuances locais, a ordem dominante e remota do capital globalizado².

Afigurar-se o espaço como elemento ligado de maneira sistêmica ao modo de produção, revelado como objetos (materializações fixas ou móveis) e fluxos (ações ou práticas) estruturados em sistemas de redes verticais e horizontais, atribui a ele sua irrefutável dimensão política. Abordagem primordial para que seja possível chegar a formas realmente transformadoras e transcendentais, que superem sua realidade física e expressem ou viabilizem outras possibilidades de práticas, de formas de organização, de composições físicas e de relações sociais e de trabalho.

Dispostos no território de acordo com as necessidades do sistema produtivo, nos dias atuais ditados pelo mercado, objetos são controlados, constituídos a partir de fluxos do sistema, e levam a ações, as quais, por sua vez, são limitadas quando colocam em risco a ordem dominante. Como dependem da

² Milton Santos em variados ensaios entende globalização como o ápice do processo de internacionalização do mundo capitalista, a envolver a combinação de duas variáveis: o estado das técnicas e o estado da política, expressão de interesses do sistema dominante e determinantes das ações remotas efetivadas nos territórios.

corporeidade humana para sua realização, quem pratica as ações é submetido a diversos modos de controle, às vezes sutis, outras vezes nem tanto, para que suas práticas estejam em conformidade com as forças hegemônicas.

Os fluxos econômicos do sistema trabalham no sentido da ordenação de equipamentos e serviços e da constituição de imaginários coletivos, baseados em noções homogeneizantes e no desejo de ser cidadão do mundo, perspectiva genérica que torna os lugares, por mais distantes que sejam em termos métricos e culturais, espacialidades cada vez mais indistintas e similares, globalizados³.

No lugar, estes fluxos abstratos se materializam na construção e no uso de equipamentos, edifícios e locais, como prática pontual e como movimentação e encontro de pessoas. Com base na afinidade sistêmica de suas práticas e materialidades, o estudo do lugar apresenta-se como importante modo de abordagem da mobilidade, aqui considerada expressão do sistema produtivo e, enquanto tal, como convergência de formas, deslocamentos, usos e imaginários dos habitantes na cidade.

O controle do espaço, fundamental para o sucesso e a manutenção do modo de produção, manifesta-se espacialmente na distribuição desigual dos serviços, na circulação das mercadorias e pessoas e nas relações interpessoais locais e remotas que ali se concretizam. Tal dimensão política do espaço, materializada no lugar, conferiu ao tema da mobilidade importante poder de mobilização em 2013 (em momento histórico favorável à onda de manifestações) e a partir de então tem sido assunto frequente na pauta de discussões acadêmicas, políticas e populares.

Ao se dedicar a um caso concreto, este texto procura contribuir para uma compreensão mais profunda das dinâmicas e perspectivas do território e para a identificação dos fluxos ativos no espaço – hegemônicos ou renovadores – e suas materialidades, configurações e determinações físicas no território.

³ A ideia dos lugares indistintos, resultantes uma globalização homogênea e do consumo de imagens ou do fato de serem locais de passagem e controlados é discutida por Marc Augé no livro *Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade*.

Investiga-se, assim, como as materialidades e objetos condicionam e são condicionadas pelos fluxos de pessoas, mercadorias e ideias e como os objetos e seu valor de troca entram decisivamente em tal prática, originando novas conjunções de trabalho e, ao mesmo tempo, reiterando a segregação intrínseca ao sistema produtivo.

UM CRUZAMENTO VIÁRIO NO BUTANTÃ: MATERIALIDADES

O primeiro passo do trabalho consiste na investigação da materialidade do ponto observado. Materialidade compreendida como objeto. Para Milton Santos, objeto é tudo que pode ser utilizado pelo ser humano com uma intenção definida, uma finalidade. São as coisas (naturais ou fabricadas) cujo valor é atribuído pelas pessoas a partir de sua utilidade e, paralelamente, com base em um campo simbólico que circunda os objetos⁴. Tal campo irá redefinir espaços e relações sociais baseados nessa representação que qualifica e anima sua utilidade. Daí a necessidade de se investigar os objetos e os fluxos, materiais e imaginários⁵ presentes nos lugares.

O cruzamento das ruas Camargo e Sapetuba contorna dois lados da Praça Professor Rômulo Ribeiro Pieroni, a menos de 500 metros da Estação Butantã do Metrô. A área se define, pelas características comerciais regionais, de

⁴ A inclusão do valor simbólico na materialidade e uso dos objetos amplia a ideia marxista do valor de uso e valor de troca, base das relações capitalistas. O valor simbólico é uma imaterialidade expressa nas relações e objetos humanos e por isso sua compreensão torna-se fundamental tanto para a hegemonia do sistema, que além de compreender o processo passa a controlá-lo, quanto para que seja possível alterá-lo. Por isso o valor simbólico é objeto de estudos não apenas de geógrafos e psicanalistas, mas de sociólogos, filósofos, epistemólogos, literatos, arquitetos, historiadores, entre outros, como Jean Baudrillard, Pierre Bourdieu, Milton Santos, Lucrecia D'Alessio Ferrara, entre muitos outros.

⁵ O imaginário seria um nível da totalidade social na qual conformam-se símbolos e imagens que criam o real e relações no real. Para Lucrecia D'Alessio Ferrara, o imaginário é uma prática social de atribuir significados à realidade e suas representações, acumulando imagens e significando mais. O imaginário social, por sua vez, são as representações articuladas e entremeadas que correspondem sistemicamente a desejos, valores, crenças, projetos, hábitos. (1996 [1994], p. 45). Entretanto, embora articulado à globalização da economia, o imaginário submete-se a um tempo e espaço locais, nos quais podem ressurgir o território e o espaço fragmentados, (Ferrara, 1996 [1994], p. 47), o que indica uma possibilidade de transformação.

infraestrutura, e de urbanização, como a centralidade da região e polo de atração para cidadãos dos municípios vizinhos.

Com intensa movimentação de transporte sobre pneus, o cruzamento possui sinal luminoso de trânsito que controla o fluxo de veículos, pedestres e ciclistas que trafegam pela Av. Eliseu de Almeida e Rua Alvarenga para a Rua Camargo, e daqueles procedentes da Rodovia Raposo Tavares (SP-270) e Rua Alvarenga sentido Rua Sapatuba. (Figura 1).

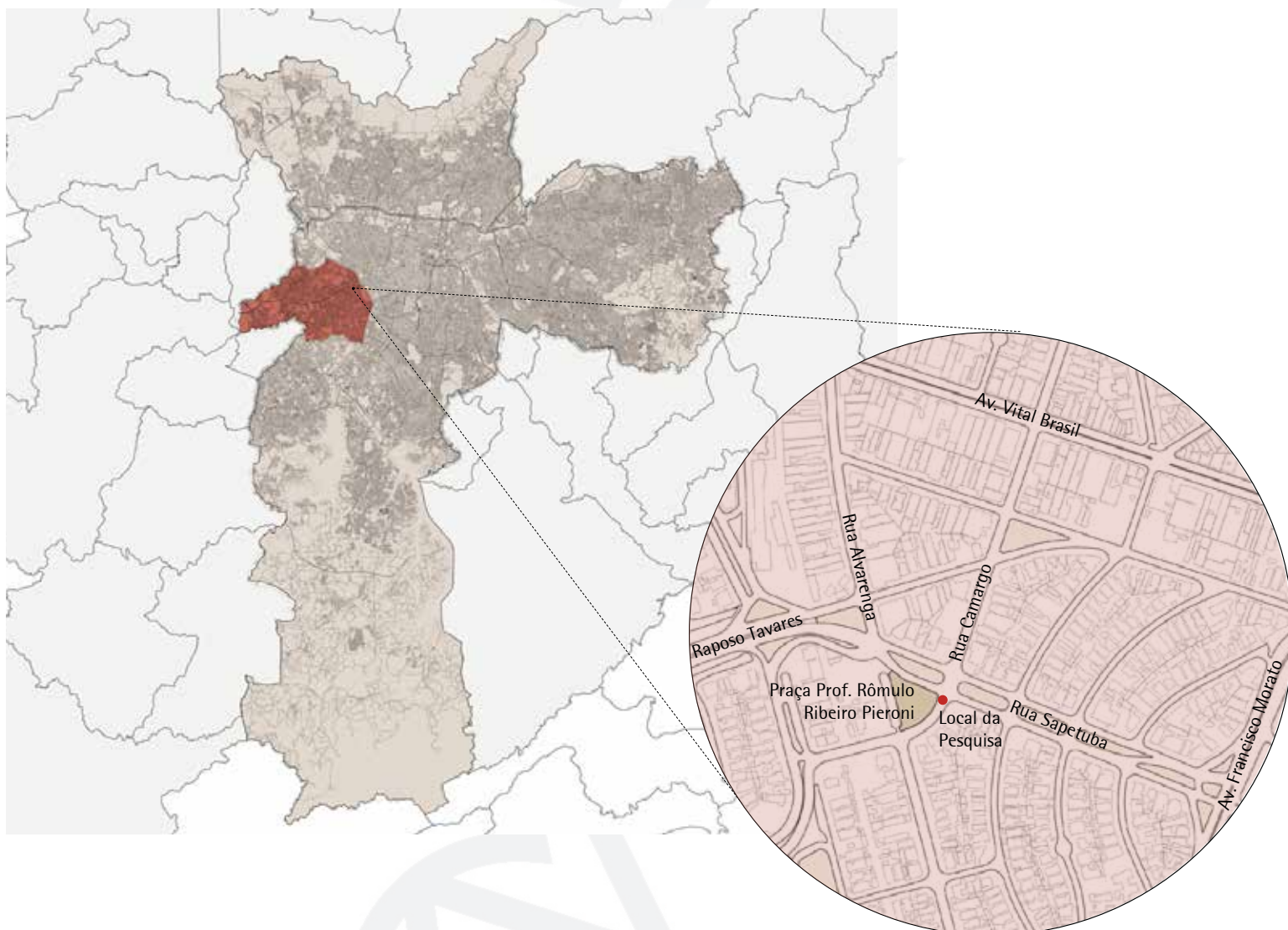


Figura 1: Região do Butantã, em vermelho, inserida na mancha da cidade de São Paulo. Em cinza parte da Região Metropolitana de São Paulo. Destaque para o cruzamento pesquisado. Fonte: Mapas Geosampa com intervenção da autora.

Devido ao pesado curso da frota que se dirige da periferia e dos municípios vizinhos para a região central da cidade, a intersecção serve de passagem para muitos, mas constitui também um ponto de parada frequente, a depender do número de carros, caminhões, motocicletas e ônibus que por ali transitam. Variável ao longo do dia, o tráfego no cruzamento é mais intenso pela manhã até o início da tarde, diminuindo no período vespertino e à noite, quando o sentido se inverte, impactando outras esquinas da região nas quais há fluxo contrário (sentido centro-bairro).

Além do movimento de veículos, o lugar possui uma ciclovia que corta a área lateral da praça quase paralela à Rua Camargo, próxima à calçada, em continuidade ao trajeto da ciclovia da Av. Eliseu de Almeida. Por ali circulam pedestres que caminham em direção à estação do Metrô e também aos escritórios, bancos e comércios da área, concentrados, sobretudo, num raio de cerca de 300 metros em torno da estação e ao longo da Av. Vital Brasil.

A Rua Sapetuba é constituída por duas vias de três pistas cada, separadas por um canteiro central, ambas com a mesma mão de direção (sentido bairro centro). Por conseguinte, há dois semáforos em curta distância ao longo da Rua Camargo, sendo um no cruzamento da primeira via, próxima à praça, - ponto em que se dispõem os trabalhadores pesquisados – e o outro na segunda, na qual há menor atuação de vendedores e limpadores.


As faixas de pedestres aparecem em todas as vias, embora não exista sinalização luminosa específica destinada aos percursos peatonais nem aos ciclistas, que devem orientar-se pelo sinal em frente às pistas asfaltadas, não obstante as faixas de travessia estejam localizadas em pontos de menor visibilidade do luminoso, este pensado e instalado para visualização dos veículos que trafegam sobre o asfalto.

No quadrante abordado, uma esquina é formada pela praça sobre a qual serpenteia a ciclovia; um dos cantos está preenchido por um posto de gasolina; e outro é ocupado por estacionamento de automóveis. Continuando ao longo da Rua Camargo, encontram-se diversos serviços associados a carros,


como concessionárias, mecânicas, troca de óleo, comércio de pneus, postos de gasolina e vários outros estacionamentos. No centro do cruzamento dispõem-se pistas ortogonais para veículos sobre pneus e, nas laterais, calçadas de no máximo 1,5m de largura para os pedestres. Exceto quando o tráfego de veículos é interrompido e fluxos de vendas e serviços ocupam os interstícios da massa veicular estagnada, as vias asfaltadas não são compartilhadas senão por automotivos. (Figura 2).




LEGENDA

 Praças e canteiros

 Metrô Butantã

 Posto de gasolina

 Comércio ou serviço destinado a veículos

 Ciclovia

 Terminal de ônibus

 Estacionamento

Figura 2: Cruzamento e arredores da Av. Sapatuba com Rua Camargo no Butantã.
Fonte: Viário, lotes e edificações – Mapas Geosampa; usos e equipamentos levantados: visita a campo da autora em outubro de 2017.

Após cruzar a Rua Sapetuba pelo percurso da ciclovia, chega-se à esquina do posto de gasolina, na qual a continuação da pista para ciclistas passa a se desenvolver sobre a calçada de pedestres, que conta com cerca de 3,5 metros de largura no quarteirão. O uso compartilhado segue até a esquina próxima ao terminal de ônibus e à estação de Metrô. Além de pedestres e ciclistas, os passeios das cercanias são por estes compartilhadas com carros que manobram nos comércios ali existentes para entrar e sair do estacionamento ou para deixar passageiros que querem acessar o Metrô, pontos de ônibus cheios de pessoas, bancas de jornal e ambulantes que atuam na área, atraídos pelo grande fluxo de passantes.

O entroncamento observado exprime materialmente o que acontece com frequência na cidade de São Paulo no que diz respeito à mobilidade: prioridade para o transporte motorizado, tanto nos metros quadrados a ele destinados quanto na qualidade e quantidade de sinalização; predominância do transporte individual na ocupação das vias; coexistência de vários modos num mesmo lugar (destaque para a ciclovia instalada após 2013); percursos mais longos para pedestres e diminuídos para automóveis, com sinalização significativamente maior para estes últimos; disputa agressiva do espaço pelos seus diferentes agentes, fixos ou de passagem.

FLUXOS E AGENTES DO LUGAR

Para o geógrafo urbano Milton Santos, em publicação de 1978, o espaço seria um híbrido de fixos e fluxos e assim se constituiria como um testemunho de momentos históricos e do modo de produção fixados em sua materialidade, sendo ao mesmo tempo transformado pelas práticas e fluxos ali exercidos.

Ao mesmo tempo, ele seria uma instância social e material, constituída por objetos por meio dos quais o ser humano vive, mora, trabalha e circula a conformar mais do que mero conjunto. Em outras palavras, o espaço possui, além

da materialidade e das relações sociais ali engendradas e representadas, um valor simbólico que ultrapassa sua utilidade e constitui linguagem regional que

(...) faz parte desse mundo de símbolos, e ajuda a criar esse amálgama, sem o qual não se pode falar em territorialidade. Esta não provém do simples fato de viver num lugar, mas da comunhão que com ele mantemos. (2007 [1987], p.82).

Fluxos – práticas ou ações – animam os fixos – materialidades – mas são também possibilitados e induzidos por estes, de acordo com sua localização e qualificação no território. Por isso são políticos e acham-se facilitados ou coibidos, conforme a faixa de renda dos cidadãos, habitantes com maior ou menor cidadania, embora os fluxos dominantes tenham a tendência a transformar a todos em consumidores, não em cidadãos⁶.

Ao introduzir a ideia de sistemas, que empresta do sistema dos objetos⁷ do sociólogo francês Jean Baudrillard, a questão do espaço é requalificada e passa a ser concebida a partir de redes articuladas (sistemas) de materialidades e ações que as qualificam e estão estruturadas sobre forças globais e locais, numa teia complexa que apresenta contrastantes e multifacetados aspectos materiais e imateriais, a constituir não só uma arena dos embates sociais, mas, enquanto expressão do modo de produção, premissa para que as ações aconteçam.

Sistemas de objetos e sistemas de ações interagem. De um lado, os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, de outro lado, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes. É assim que o espaço encontra a sua dinâmica e se transforma. (2012 [1996], p.63)

No cruzamento investigado no Butantã observam-se as materialidades condicionantes e condicionadas por ações, as práticas que reiteram ou

⁶ Para Milton Santos, o cidadão não é consumidor ou usuário, mas construtor ativo da cidadania, o que põe em cheque a cidade do *expert*, segundo o autor, alienante, enquanto na cidade da comunidade o Estado deve regular o espaço para evitar que ele seja exclusivamente determinado pelas forças do mercado, junto à participação ativa de seus cidadãos.

⁷ Jean Baudrillard foi um sociólogo francês que no livro *O sistema dos objetos*, de 1968, procurou explorar a dimensão cultural dos objetos a partir de sua condição bipartida como utensílio e como símbolo, aproximando a sociologia da semiologia. Baudrillard observa o consumo dos objetos como uma característica dos tempos atuais, na qual o imaginário e as representações a eles associados se sobrepõem à utilidade primeira, como uma sombra gigante e impalpável.

subvertem a dominância materializada e os conflitos resultantes dessa interação. Junto às materialidades e objetos fixos (vias, semáforos, calçadas, faixas, construções) e móveis (automóveis, motocicletas, bicicletas, ônibus, caminhões) verificam-se fluxos (ações) de pessoas, mercadorias e dinheiro, ideias e imaginários e diversos usos dos fixos (objetos). Disparados pela mobilidade e por seu negativo, a imobilidade, a parada, a complexidade do espaço descrita por Milton Santos aparece neste exemplo com vivacidade.

Convém ressaltar que os fluxos, ou ações, são movimentos orientados segundo uma intenção que implica um esforço ou uma motivação, voltados a atingir fins ou objetivos. Envolvem processos dotados de propósito que podem alterar tanto o meio quanto aquele que as executam e subordinam-se às normas formais e informais, ou seja, são políticos e resultam em tensões e conflitos entre as escalas global e local, motivo pelo qual interessa o estudo de um ponto determinado, com a particularidade de suas materialidades e ações, desde que inserido nas ações globais e remotas, de modo a identificar os agentes e suas condicionantes.

É do grande movimento de veículos no local e de sua parada que se valem os comerciantes e prestadores de serviço que fazem do cruzamento seu ponto de trabalho. As brechas e ineficiências do atual sistema de mobilidade – cujo objetivo é o trânsito fluente e ininterrupto dos veículos motorizados, embora resulte em inevitáveis paradas nos pontos de encontro de grandes deslocamentos – viabilizam as ações dos excluídos da rede do trabalho formal e do uso cidadão do espaço urbano.

Transformadas em fluxos do sistema produtivo tais personagens são movidas pelo imaginário dominante como possibilidade de sobrevivência e de inserção social, embora tal inclusão se dê de maneira precária, de modo a evitar alterações profundas no sistema dominante. São reféns de uma estrutura excludente na qual a cidade é consumida por poucos e, com muito esforço e pouca qualidade, por muitos, pobres de recursos, para os quais, como afirma Milton Santos, torna-se um sonho, uma quimera, uma fabulação:

(...) seja porque são atingidos pelos fluxos em que, tornado mercadoria, o trabalho dos outros se transforma, seja porque eles próprios, tornados fluxos, podem sair à busca daqueles bens e serviços que desejam e podem adquirir. Na outra extremidade, há os que nem podem levar ao mercado o que produzem, que desconhecem o destino que vai ter o resultado do seu próprio trabalho, os que, pobres de recursos, são prisioneiros do lugar, isto é, dos preços e das carências locais. Para estes, a rede urbana é uma realidade onírica, pertencendo ao domínio do sonho insatisfeito, embora também seja uma realidade objetiva. (2007 [1987], p. 140).

Com suas características físicas e materiais e suas práticas, o cruzamento da Rua Camargo com a Rua Sapetuba constitui um lugar dinâmico no qual se podem observar os nexos e significações estabelecidas entre fixos e fluxos, objetos e ações, a expressar um dado momento histórico e suas relações sociais e produtivas.

Os agentes

Há vários agentes atuantes no lugar em estudo. Há os que passam, como os motoristas de carros, caminhões, ônibus e motos, passageiros desses mesmos veículos, ciclistas e transeuntes; há os que se fixam no ponto para trabalhar. Motociclistas, ciclistas e pedestres pouco participam das atividades de troca, mas inserem-se no sistema de ações e eventualmente colidem com os outros agentes e fluxos, produzindo outras dinâmicas além das observadas.

Dois tipos de trabalhadores estão envolvidos na dinâmica local pesquisada e podem ser encontrados fixados ali atuando no movimento dos veículos, parte do fluxo econômico da cidade: comerciantes informais que vendem balas, água, salgadinhos e acessórios para carros e celulares; e os trabalhadores “do rodo”, prestadores de serviço que limpam os vidros dos automóveis com seus rodinhos e garrafões de água. (Figuras 3, 4 e 5).



Figuras 3, 4 e 5: Em sentido horário do alto à direita: os sacos de balas dos irmãos comerciantes; água, salgadinhos e maçã do amor de Evaldo; trabalhador "do rodo" limpa para-brisa de automóvel. Fotos da autora.

Os comerciantes do local são todos homens. Têm mais de 30 anos e já trabalharam formalmente em outros empregos, como pedreiros, mestres de obras, zeladores, seguranças ou metalúrgicos. Consideram a venda um trabalho regular que se repete rotineiramente todos os dias da semana, que sustenta parte importante da vida da família e insere seus agentes nos fluxos da grande cidade.

Dentre os trabalhadores “do rodo” há mais homens do que mulheres⁸. São jovens na faixa dos 18 aos 25 anos que aparecem no ponto com frequência, mas com menos regularidade, comparados aos vendedores. Constituem um grupo de mais de 20 pessoas, variável, que circula pela área e se distribui tanto no ponto escolhido quanto na esquina imediatamente anterior, no cruzamento da Rodovia Raposo Tavares com a Rua Alvarenga, lugar também bastante movimentado e parada obrigatória de grande número de veículos.

Balas, salgadinhos, água e limpeza destinam-se prioritariamente aos passageiros de veículos como carros, caminhonetes e caminhões⁹. Trata-se de um fluxo de mercadorias e serviços diretamente ligado ao modelo de mobilidade predominante na cidade, o transporte individual sobre pneus, particularmente o automóvel.

Fluxos dos agentes pela cidade

Diversos são os fluxos pela cidade dos agentes fixados no lugar, mais ativos na dinâmica da troca no ponto em estudo, embora prioritariamente destinados à utilidade do trabalho. Muitos dos entrevistados saem da Zona Leste da cidade para trabalhar no Butantã. Poucos moram na própria região. (Figura 6). Os demais agentes locais são motoristas, ciclistas, pedestres e passageiros que atravessam o cruzamento. Participam da dinâmica de fluxos e trocas do lugar e das interações sociais do ponto, às vezes tensas e conflituosas, como se verá a seguir. Nesse sistema de trocas e serviços, ciclistas e pedestres são menos integrados à rede, passando ao largo, independentes da dinâmica aqui descrita.

⁸ Uma das explicações possíveis para a predominância dos homens nas atividades dos cruzamentos é o fato de que o trabalho doméstico e de criação dos filhos é social e historicamente atribuído sobretudo às mulheres, enquanto ocupações dependentes de maior mobilidade ou localizadas em espaços públicos, como a rua, pertenceriam, em tal imaginário, ao domínio masculino.

⁹ Embora possam levar mais de uma pessoa, esses meios de transporte são considerados individuais, pois frequentemente carregam apenas um ou dois passageiros e ocupam espaço muito maior do que o dos coletivos, que costumam trafegar com maior número de pessoas.

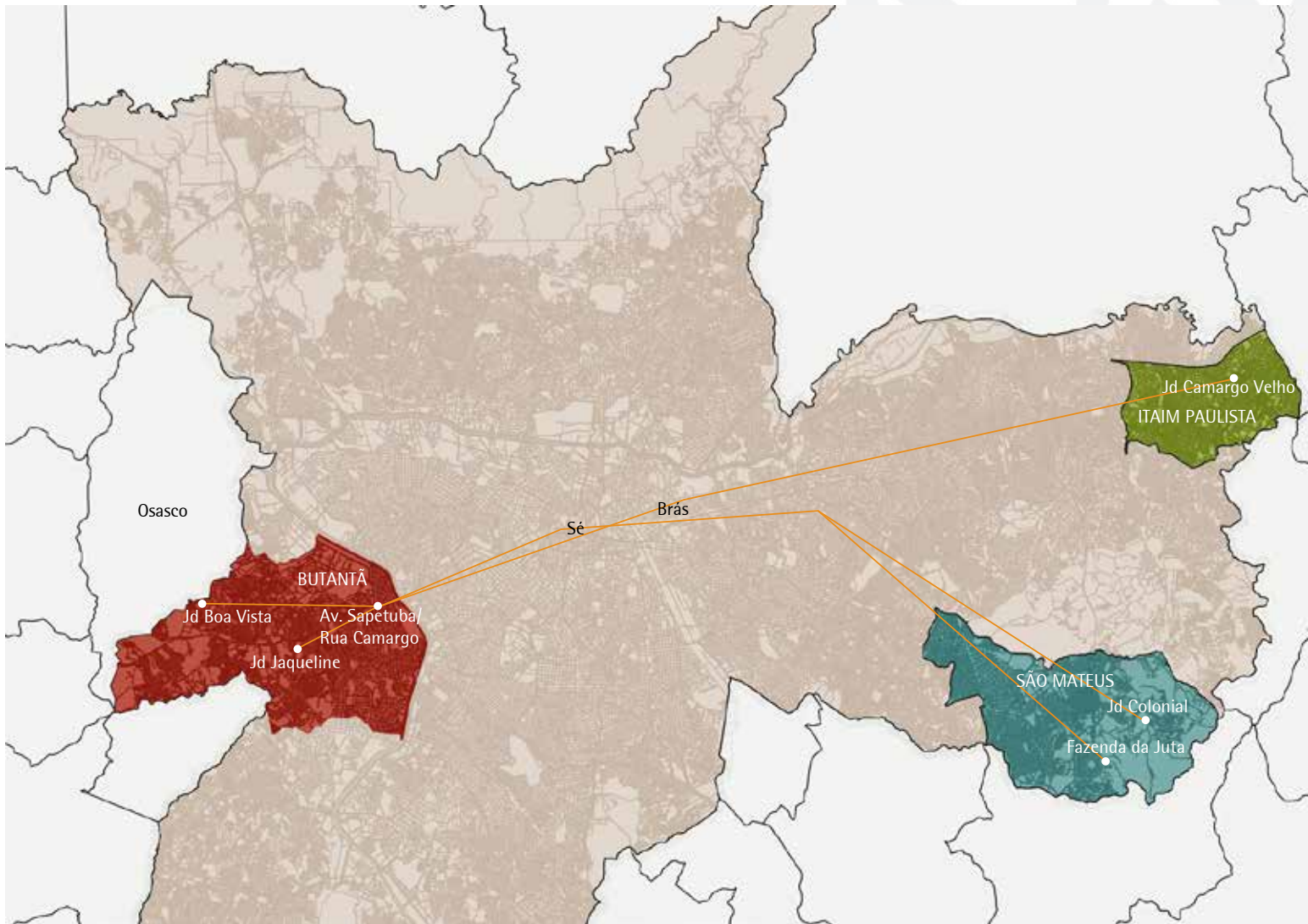


Figura 6: Detalhe de mapa do município de São Paulo com localização aproximada das moradias dos trabalhadores. Em amarelo os trajetos esquemáticos dos trabalhadores para o local de trabalho.
 Fonte: Mapa Geosampa com intervenção da autora.

Saídos do Itaim Paulista, Zona Leste de São Paulo, Mateus e Pedro (nomes fictícios), são irmãos e vendedores de balas. Chegam ao Butantã de segunda a sexta-feira às 6h30 da manhã e ali permanecem até cerca de 13h. Para estar no lugar na hora e trabalhar durante o período de maior movimento e mais rentável, Mateus sai de casa por volta das 5h, caminha até o ponto do ônibus, sobe na lotação no Jardim Camargo Velho e vai até a Estação Itaim Paulista, onde pega o trem e segue para a Estação da Luz. Lá entra na linha amarela do

Metrô e desce na Estação Butantã e caminha por cerca de 5 minutos até o cruzamento em que trabalha.

O trajeto mais barato, que ele fazia anteriormente, era coberto por três linhas de ônibus, no valor de R\$3,80 para ir e R\$3,80 para voltar, mas consumia mais de duas horas e meia de viagem. Por isso, Mateus prefere gastar R\$6,80, utiliza três modais e faz duas baldeações para chegar ao posto de trabalho informal. Depois de encerrado o turno de vendas, Mateus e Pedro adquirem novos insumos e almoçam em casa ao retornar.

Todos os dias os baleiros compram mais produtos na distribuidora Mano's, próxima à Estação Brás, da CPTM, em percurso inverso ao da ida. Com esta parada intermediária, ambos despendem mais R\$3,80 no itinerário da volta para retornar ao trem e chegar a suas casas, gastando R\$ 10,60 na viagem de retorno para casa.

Lá montam mais saquinhos de balas para abastecer suas mochilas de trabalho no dia seguinte, num turno que pode durar mais de 8 horas em um dia. "A gente não descansa, não. Quando não estamos vendendo, estamos preparando mais produtos para vender" (...) "Já fui ajudante geral, mas, como ambulante, ganho mais do que antes". (Mateus, 2017).

Walter, Marcos, João e Luiz (nomes fictícios) trabalham no mesmo ponto que Mateus e Pedro há cerca de nove meses. Com menos de 30 anos, todos fizeram o ensino fundamental e chegaram ao ensino médio, que terminaram ou deixaram incompleto. Atuam no local de terça-feira a sábado, mas como afirma, por ser seu próprio patrão não tem horário fixo para chegar" (Marcos, 2017).

Walter e Marcos têm automóvel cujas parcelas ainda estão pagando e que usam no final de semana para sair com a família, ir ao shopping Aricanduva ou a Santo André. Para chegar do Jardim Colonial até a Av. Sapatuba para trabalhar, Walter, Marcos e João pegam três ônibus. Com o bilhete único, o trajeto sai por R\$3,80, mas consome quase duas horas pela manhã e outras duas na volta.

Simone e Janete (nomes fictícios) trabalham "no rodo" neste mesmo cruzamento. Simone diz que há um grupo grande de gente da Zona Leste no ponto porque lá

"já está tudo muito cheio" e no Butantã alguém sempre "dá um dinheirinho". (Simone, 2017). Ela mora na casa da mãe e pega ônibus, trem e Metrô, num custo de R\$7,60 por itinerário. Quer arrumar um emprego "mas está difícil". Sonha ser enfermeira e morar numa casa própria. Faz cerca de R\$80,00 por dia, mas gasta quase R\$16,00 no transporte e acha que sobra muito pouco.

Luiz é um dos poucos "do rodo" que mora na região em que trabalha. Sai do Jardim Jaqueline, uma das maiores favelas do Butantã, pega um micro ônibus que segue pela Rodovia Raposo Tavares em direção ao Metrô Butantã, paga R\$3,80 e vai trabalhar no cruzamento. Antes de ser limpador, tentou vender balas, mas diz que a venda não dava dinheiro e por isso trocou de ocupação.

Evaldo (nome fictício) tem mais de 50 anos e já trabalhou em restaurante, foi porteiro e metalúrgico. Quando perdeu o emprego, começou a vender na rua e acha que o dinheiro compensa. "Até dá para ajudar os filhos de vez em quando". Trabalha no ponto há mais de nove anos e mora no Jardim Boa Vista, próximo a Osasco, de onde pega seu automóvel para chegar ao trabalho às 9 horas da manhã. Os produtos que comercializa são entregues pelo fornecedor no próprio local, "porque ficar andando de carro pela cidade não dá certo". (Evaldo, 2017).

Fluxos locais: conflitos e solidariedades

Os comerciantes de bala valem-se de sua habilidade de venda para incrementar os rendimentos. Procuram ser comunicativos e oferecer brindes aos motoristas e passageiros. Estão no lugar há quase uma década, conhecem, cumprimentam e conversam com muitos dos que ali passam com frequência (às vezes diariamente). Por serem irmãos, dividem o território sem conflito. Pedro, o mais novo, fica com as duas faixas da direita e Mateus cobre a da esquerda, próxima à praça.

Evaldo tem atuação mais discreta. Em alguns momentos circula entre os carros; em outros fica sobre a calçada da praça enquanto aguarda ser chamado por alguém. Quando se distrai ou se ocupa com algum motorista, outro vendedor ou limpador corre para atender o cliente e levar o produto até ele.

Em maior número, os jovens "do rodo" têm menor interação positiva com os motoristas. De acordo com seus depoimentos, ao abordar e perguntar "Dá licença, posso lavar?" ou "Posso dar um trato?", às vezes são caluniados pelos condutores, que xingam ou mandam-nos "sair fora". Transportam seus rodinhos e garrafões nas mochilas ou deixam guardados em uma mecânica no próxima, em que também aproveitam para reabastecer as garrafas.

Embora numa aparência de convivência pacífica e harmônica, não é totalmente sem embates que as coisas se passam no lugar. Ativados como fluxo da economia que exclui milhões do trabalho formal e os dirige à informalidade, os membros desse grupo aparentemente homogêneo vivem variados enfrentamentos intrínsecos às dinâmicas sociais e econômicas do meio urbano e do sistema produtivo em que esse meio se insere.

O mais evidente é o conflito direto com os motoristas e passageiros dos veículos que transitam pelo cruzamento, mitigado pela simpatia dos vendedores e acentuado, no caso dos limpadores, por serem considerados por muitos um bando de desocupados que não tem uma vida como a da maioria das pessoas. Ao retornar de uma limpeza de para-brisa, João debocha: "as pessoas pensam que só porque a gente trabalha no farol a gente não tem casa".

Entre os próprios motoristas as coisas não muito são cordiais. Quanto maior o congestionamento, maior a agressividade daqueles que se encontram parados, na expectativa de atingir o quanto antes seu objetivo. Além da poluição do ar viciado e enfumaçado pelos veículos, que fez Mateus sair mais cedo num dia de extrema seca e calor por causa da bronquite, ouve-se frequentemente o soar nervoso das buzinas e calúnias entre os condutores.

Com o tráfego intenso, a lentidão é inevitável, e às vezes o comércio do cruzamento agrava a demora e dificulta o fluxo. Mas o vendedor se defende: "eu tenho o tempo do sinal certinho pra não atrapalhar os carros. O problema é que as pessoas ficam procurando as moedas e atrapalham." (Mateus, 2017).

Menos explícitas, mas não por isso menos importantes, há as tensões entre os diferentes trabalhadores. Os que ocupam o ponto há mais tempo aceitam com ressalvas a presença de outros no mesmo lugar. Para eles, os limpadores "não querem trabalhar, querem ganhar dinheiro fácil, mas a gente convive com eles." (Mateus, 2017). Repete-se, na escala do lugar, a expressão da estrutura social.

Estrutura esta que valoriza a competição individual, os preconceitos e os objetos. Estes últimos, por sua vez, estabelecidos por seu valor de utilidade e por seu valor simbólico. Componente incrustado no imaginário, o valor simbólico muitas vezes se sobrepõe ao valor utilitário e produz a liga social que sustenta estruturas desiguais e segregadoras.

CONCLUSÕES

O número de ambulantes e limpadores nos semáforos do Butantã aumentou sensivelmente no último ano (2017). O fenômeno não é exclusivo da região e acontece por toda a cidade e país. Os poucos cruzamentos que ainda não tinham vendedores, acrobatas ou limpadores "do rodo" já estão devidamente ocupados por variados trabalhadores informais.

No ponto observado, encontram-se principalmente homens sem perspectiva de emprego quando começaram a trabalhar no local. Rapazes e moças "do rodo" ainda esperam mudar de ramo e encontrar um emprego formal, mas, enquanto não vislumbram tal possibilidade, prosseguem na informalidade que lhes garante algum rendimento mensal, além de diversão no grupo que ali atua.

Neste exemplo, chamam a atenção a distância percorrida na cidade pelos trabalhadores, o valor que desembolsam para custear este deslocamento e o tempo empregado nesse movimentar-se para conseguir trabalhar informalmente e sobreviver. A confirmar Milton Santos, o lugar é amostra de um modelo urbano a expressar um modo de produção no qual os mais pobres e vulneráveis são sistematicamente levados a morar mais afastados do centro, em locais com menos infraestrutura e serviços.

Por outro lado, morando em localidades periféricas e longínquas, essa mão de obra expelida do trabalho formal e da cidade mais estruturada e equipada é atraída de volta para as centralidades em busca de maior possibilidade de trabalho, trocas, ganhos e comodidade. Atração que se efetiva mediante grande esforço físico e financeiro dessas pessoas, que respondem e pagam por isso enquanto o Estado, suposto responsável pelo equilíbrio e justiça social, vem sendo enfraquecido e sistematicamente desmoralizado por forças que se valem do poder estatal para garantir seus lucros e privilégios.

Neste modelo, a mobilidade funciona como fator de controle e segregação social na cidade. Discutir mobilidade é, portanto, discutir o modelo econômico/social, o papel do Estado e cidadania. Assim sendo, o imaginário direta e indiretamente a ela relacionado é tão importante e merece ser estudado como objeto fundamental da constituição do espaço e da cidade. Neste único exemplo aqui investigado é possível verificar imaginários sociais que se entrecruzam e reiteram mentalidades dominantes.

Em primeiro lugar, há o valor dado ao trabalho. Desde que passou a ser um dignificante diferencial humano e não uma benesse vinda da terra sob a ação divina¹⁰, possibilidade de ascensão social e conquista de qualidade de vida e bens, o trabalho se tornou um valor supostamente ao alcance de todos, embora somente possibilite ascensão, consumo e qualidade de vida a poucos.

Os entrevistados valorizam sua ocupação como possibilidade de dignidade e de cidadania. Mas os diferentes tipos de função são vistos e classificados em variados níveis pelos próprios trabalhadores e demais agentes. Se para motoristas e passageiros, comerciantes e limpadores são desvalorizados socialmente, para estes mesmos vendedores o comércio informal que praticam é trabalho, enquanto a limpeza dos para-brisas não é. Evidencia-se,

¹⁰ No livro *As palavras e as coisas*, Michel Foucault aborda a transformação da episteme ocidental a partir do século XVI. Em capítulo destinado às trocas, o filósofo mostra a variação do significado e do valor da moeda ao longo do tempo e sua paulatina desvinculação das ações divinas, associadas à terra e à agricultura, para adquirir uma nova dimensão, relacionada ao valor do trabalho e do consumo humanos.

assim, a disputa pelo espaço social e pelo reconhecimento e valor a partir de uma perspectiva dominante, integrada ao sistema e não de questionamento e revisão do mesmo.

O automóvel, motivo disparador da ocupação de todos que ali se encontram constitui outro importante elemento de imaginários sociais. É sonho de consumo dos mais jovens que começam a vida, pautados pela busca do prazer, diversão e *status* (principalmente masculino, relacionado à virilidade, ao controle e à velocidade do carro), e do mais velho, que procura maior estabilidade e conforto. Para quem está dentro do carro, por sua vez, os demais motoristas, seus equivalentes, convertem-se em competidores e obstáculos a serem vencidos.

Objeto estimulado pelo fluxo produtivo do capital, o automóvel explicita e materializa o modo de produção e seu imaginário. Constitui, como aponta Milton Santos, símbolo dos valores do mundo capitalista ocidental no século XX:

O automóvel é, para Baudrillard, um dos mais importantes signos de nosso tempo e seu papel na produção do imaginário tem profunda repercussão sobre o conjunto da vida do homem, incluindo a redefinição da sociedade e do espaço. As cidades não seriam hoje o que elas são se o automóvel não existisse. Os homens acabam considerando o automóvel como indispensável e esse dado psicológico torna-se um dado da realidade vivida. (2009 [1996], p.66).

O carro amalgamou-se tão intensamente aos processos produtivos e urbanos que é fenômeno indissociável do espraiamento das grandes cidades nos países subdesenvolvidos. Foi, embora atualmente seu papel esteja em crise, um eficiente instrumento, assim como os outros meios motorizados sobre pneus, para a consolidação de um sistema que privilegia poucos, enquanto os transforma em consumidores, e submete muitos à condição de mero fluxo produtivo.

Consequentemente, encontra-se uma materialidade expressa em vias, sinalizações, quantidade e qualidade de espaço e um imaginário constituído cuidadosamente pelos meios de comunicação e publicidade de modo a fazer crer que a máquina individual seja a única alternativa realmente digna para se

mover na cidade. Imaginário este que permeia todos os estratos sociais, rompendo barreiras de raça, credo, opção sexual e faixa de renda, como se observa no exemplo pesquisado.

A dimensão simbólica e imaginária do espaço, considerado como sistema de objetos e ações, juntamente com sua materialidade, é tema de vital importância para as humanidades e para a transformação da realidade. Não é por mero acaso que o modo de produção dominante valorize estrategicamente o trabalho da publicidade e da propaganda, por meio da qual se mantém e se reproduz, reverberado em ações concretas e pontuais nos territórios.

No lugar efetiva-se o controle do espaço, fundamental para o sucesso e a manutenção do sistema, que se manifesta tanto na distribuição desigual dos serviços quanto na possibilidade (ou impossibilidade) de circulação das mercadorias e pessoas. Por isso o tema da mobilidade vem se tornando cada dia mais assunto de extrema importância, frequentemente na pauta de discussões acadêmicas, sociais e eleitorais.

Tratados como unidade inseparável, objetos e ações distribuem-se diferentemente pelo espaço, a criar variados valores para cada lugar e cada ação, segundo o movimento da história. A qualidade híbrida do espaço, sua condição material e imaterial, faz com que não haja significações independentes dos objetos e vice-versa (Santos, 2009 [1996], p. 86).

Fixos e fluxos, ou sistemas de objetos e sistemas de ações, constituem uma totalidade articulada e fundamental para o exame de qualquer realidade do ponto de vista de toda disciplina humana aplicada, dedicada a abordar os processos sociais, as representações e a materialidade nas suas diferentes formas, como obras de arte, casas, museus, calçadas, muros, ruas, e cidades, dentre tantas outras.

REFERÊNCIAS

- AUGÉ, Marc. Não-lugares. Introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas: Papirus, 1994. [1ª ed. orig. 1992].
- BAUDRILLARD, Jean. O sistema dos objetos. São Paulo: Perspectiva, 2012. [1ª ed. orig. 1968].
- BOURDIEU, Pierre. A economia das trocas simbólicas. Organização, introdução e seleção de Sergio Miceli. São Paulo: Perspectiva, 2007. [1ª ed. bras. 2005].
- FERRARA, Lucrecia D’Alessio. Do mundo como imagem às imagens do mundo. In: SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia A. de; SILVEIRA, Maria Laura, org. Território, globalização e fragmentação. São Paulo: Hucitec/ANPUR, 1996. [1ª ed. orig. 1994].
- FOUCAULT, Michel. As palavras e as coisas. Uma arqueologia das ciências humanas. São Paulo: Martins Fontes, 2000. [1ª ed. orig. 1966]
- LEITE, Maria Angela Faggin Pereira, org. Milton Santos – Encontros. Rio de Janeiro: Beco do Azougue, 2007.
- MARX, Karl. O capital: volume I, Livro Primeiro. O processo de produção do Capital. Coleção Os economistas. São Paulo: Nova Cultural, 1996. [1ª ed. orig. 1867]
- SANTOS, Milton. Espaço e método. São Paulo: Nobel, 1988 [1ª ed. orig. 1985].
- _____ O espaço do cidadão. São Paulo: Edusp, 2007 [1ª ed. orig. 1987].
- _____ A natureza do espaço. São Paulo: Edusp, 2009 [1ª ed. orig. 1996].
- _____ Por uma geografia nova. São Paulo: Edusp, 2012 [1ª ed. orig. 1978].