

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
PUC-SP**

Christina Maria De Marchiori Borges

**Viajantes na cidade: a aventura dos usuários de
transportes públicos em São Paulo**

MESTRADO EM CIÊNCIAS SOCIAIS

SÃO PAULO

2015

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
PUC-SP**

Christina Maria De Marchiori Borges

**Viajantes na cidade: a aventura dos usuários de
transportes públicos em São Paulo**

MESTRADO EM CIÊNCIAS SOCIAIS

Dissertação apresentada à
Banca Examinadora da Pontifícia
Universidade Católica de São Paulo,
como exigência parcial para obtenção do
título de MESTRE em Ciências Sociais,
sob orientação da Prof^a. Dra. Mariza
Martins Furquim Werneck.

SÃO PAULO

2015

Borges, Christina Maria De Marchiori

Viajantes na cidade: a aventura dos usuários de transportes públicos em São Paulo/ Christina Maria De Marchiori Borges.- São Paulo: PUC, 2015.
168p.

Dissertação (Mestrado)- Programa de Estudos Pós-Graduados em Ciências Sociais. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.
Orientadora: Prof^a. Dra. Mariza Martins Furquim Werneck
Referências: 115-119p.

I.1 Antropologia. 2 Transportes públicos.3 MetrÓpole
4 Urbanização. 5 Sociabilidade. Werneck, Mariza Martins Furquim.
II. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo.- Programa de Estudos Pós-Graduados em Ciências Sociais. III. Título

CDU

Banca Examinadora

Dedico este trabalho a mulheres e homens anônimos que se deslocam pela urbe. Dedico igualmente aos movimentos sociais das periferias de São Paulo que lutam no seu cotidiano por uma mobilidade urbana mais digna e justa.

Retribuo ao “*Movimento S.O.S. Transportes M’Boi Mirim*” a lição que por ele me foi ensinada: a viagem urbana do cidadão começa na calçada da casa onde ele vive.

Agradeço a minha mãe e a minha família pela paciência que tiveram comigo nas minhas ausências.

Agradeço aos meus companheiros que me ajudaram a realizar este trabalho: Leonardo Lemos de Oliveira, Eduardo Castellani dos Reis, Paulo Bossi, Ivens Yo Kawamata, Marcos Meira do Nascimento, Renan Trindade, Amely Carriero, Alessandra Borges, Orlando Oliveira, Eduardo Facchini e Ana Odila de Paiva Souza.

Agradeço aos meus amigos da PUC/SP Natália Negretti e Filipe Cordeiro de Souza Alгатão pela amizade e lealdade.

Agradeço aos professores do Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo que, direta ou indiretamente, influíram e contribuíram com críticas e sugestões, sobretudo à Carmen Junqueira, Eliane H. Gouveia, Marisa Borin e Lúcia Machado Bógus.

Agradeço especialmente à Paula Patrícia Mendes pelo apoio e a João Lindolfo Filho pelas leituras críticas e revisões.

Agradeço a minha orientadora Mariza Martins Furquim Werneck que me orientou nesta viagem com amizade, generosidade e determinação.

RESUMO

Esta dissertação tem por finalidade conhecer a cultura dos usuários de transportes públicos, mais especificamente, dos viajantes de ônibus e de metrô na cidade de São Paulo, no início do século XXI. Com o olhar no viajante, aquele que realiza a viagem, a pesquisa investiga os hábitos de uso nesses meios de transportes, as preparações das viagens, as percepções, as linguagens e as sociabilidades. A dissertação aborda também como as viagens e a cidade são simbolizadas e, de que maneira o imaginário emerge da mobilidade urbana, tendo a cidade de São Paulo como objeto empírico e teórico.

A pesquisa tem cunho etnográfico recorrendo à observação participante, a entrevistas em profundidade e, ainda, à coleta e análise de material de propaganda distribuído aos usuários nas ruas, em pontos de ônibus e nas portas das estações metroviárias.

Palavras-chave: transportes públicos, mobilidade urbana, metrópole, urbanização, sociabilidade, imaginário, globalização, exclusão.

ABSTRACT

This work aims to know the culture of public transport users, more specifically, the bus and subway travelers in São Paulo at the beginning of XXI century. Looking to the traveler, who performs the journey, the research investigates the use of these habits and what are the transport means, preparations for travel, perceptions, language and sociability. The dissertation also discusses how the travel and the city are symbolized and how the imaginary emerges of urban mobility with the city of São Paulo as empirical and theoretical object.

Research has ethnographic using the participant observation, qualitative interviews and also the collection and analysis of advertising material distributed to users on the streets, at bus stops and the doors of subway stations.

Keywords: public transport, urban mobility, metropolis, urbanization, sociability, imaginary, globalization, exclusion.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Quadro 1: Viagens e distâncias diárias percorridas_____	48
Quadro 2: Dimensão 1- Desgaste e perda_____	92
Quadro 3: Dimensão 2 - Reparação e compensação_____	99
Quadro 4: Mapa da Região Metropolitana de São Paulo_____	121
Quadro 5: Mapa do Transporte Metropolitano_____	128

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	12
2. CIDADES E VIAJANTES	21
2.1 Encantos e desencantos das viagens	21
2.2 Corpos, cidades e transportes públicos	25
2.3 Cidades e contatos sociais	29
2.4 Cidades como textos	31
2.4.1 Lendo as cidades	35
2.5 Cidades e urbanização contemporânea	38
2.5.1 A distância das ruas, isolamento e segregação espacial na cidade de São Paulo	41
3. A CULTURA DOS VIAJANTES EM SÃO PAULO	46
3.1 As distâncias do cotidiano	46
3.2 Ritos preparatórios da viagem	52
3.3 Percepções, hábitos e linguagens dos viajantes	57
3.4 Sociabilidades nos ônibus e no metrô	68
3.4.1 Tipologia dos viajantes	73
3.5 Poética da viagem	81
3.5.1 A cidade vista de dentro do transporte	81
3.5.2 Linguagens da cidade	83
3.5.3 Realidade e sonho na mídia popular de São Paulo	88
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS	109
REFERÊNCIAS	115
Anexos	120

Anexo A

A Região Metropolitana de São Paulo_____ 120

Anexo B

Os meios de transportes da cidade e na Região Metropolitana de São Paulo:

Breve histórico_____ 122

Anexo C

Roteiros de observação e de entrevistas em profundidade_____ 129

Anexo D

Coletânea de folhetos de rua_____ 131

1. INTRODUÇÃO

A dissertação que apresentamos aborda as viagens feitas nos transportes públicos na cidade de São Paulo, a saber, em ônibus e metrô, e tenta analisar como elas são realizadas e apropriadas pelos indivíduos. Pretende conhecer as experiências cotidianas dos usuários, como são simbolizadas e como se configura o imaginário das viagens. Na tentativa de conhecer um pouco mais sobre o tema realizamos uma investigação antropológica do contexto para apreender a cultura e as formas de sociabilidade que os indivíduos desenvolvem nessas viagens, ou seja, durante a utilização dos transportes coletivos de uma urbe como São Paulo. Como as viagens ocorrem no contexto urbano, optamos por abordar também as experiências dos usuários no seu deslocamento pela cidade. Neste trabalho os indivíduos que se deslocam pelo espaço urbano foram denominados viajantes urbanos.

Com a finalidade de entender o cotidiano dos viajantes e de auxiliar na compreensão de alguns aspectos da pesquisa, iremos, inicialmente, contextualizar essas viagens dentro de um quadro mais amplo, relativo à mobilidade urbana na cidade de São Paulo e na Região Metropolitana de São Paulo.

Realizam-se, por dia, na Região Metropolitana de São Paulo um total de 43,7 milhões de viagens em todos os modos de transportes públicos, como ônibus, metrô, ferrovia e ônibus de outros municípios. Essas viagens são responsáveis pelo deslocamento de uma população estimada em 20,01 milhões de pessoas, de acordo com os resultados da pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo, feita pela Cia. do Metropolitano de São Paulo – Metrô e publicada em dezembro de 2013. Ainda que traga dados referentes à Região Metropolitana de São Paulo e não apenas à cidade de São Paulo, pode ser utilizada como referência para nosso estudo.

Os resultados da pesquisa indicam que, dessa imensa massa humana que se desloca no território da metrópole, apenas pouco mais da metade, 54,3% (13,6 milhões de pessoas) usa os modos coletivos de transporte (ônibus, metrô, ferrovia e ônibus intermunicipais) e 45,7% (16,1 milhões) utiliza os modos individuais (automóveis, motocicletas e bicicletas). Analisando-se a série histórica dos dados dessa pesquisa é possível constatar que os modos coletivos, na década de 1970, representavam 70% dos deslocamentos urbanos e atualmente representam 54,3%,

de onde se conclui que, nos últimos 40 anos, o uso dos transportes públicos vem declinando em prol dos transportes individuais.

A referida pesquisa de Mobilidade do Metrô indica que a maioria das viagens é motivada pelo trabalho (44%), seguido por educação (32%) e tem duração média de 67 minutos nos modos coletivos, mas podem durar até 3 horas, de acordo com a distância a ser percorrida, o tipo de transporte, as condições existentes de trajetos e do sistema viário. As viagens pelos modos individuais são mais rápidas, com a duração média de 31 minutos. A maioria das viagens tem por destino a cidade de São Paulo, que concentra 65% dos empregos da Região Metropolitana.

De acordo com essa pesquisa, os transportes públicos são utilizados predominantemente pela população mais pobre. O rendimento familiar mensal predominante dos usuários de transportes públicos (74,8%) é de até R\$ 1.244,00 enquanto o de transportes individuais (75,9%) é superior a R\$ 9.330,00.

A análise do índice de mobilidade (que é uma relação entre a quantidade de viagens, por modos e renda familiar) indica que quanto mais elevada a renda familiar do usuário, maior é o número de viagens realizadas por dia e quanto mais baixa, menor é o número de viagens realizadas, representando menor mobilidade pelo espaço urbano. Informações sobre a Região Metropolitana de São Paulo e da Rede de Transportes encontram-se nos Anexos A e B.

Optamos por apreender o viajante, o usuário de ônibus e de metrô em sua dimensão de cidadão, segundo a perspectiva de Heitor Frúgoli Jr. (2007), que o define como a pessoa que habita a cidade, desloca-se por territórios variados e, em contextos situados e localizados, cria relações de proximidade e de distância com outros cidadãos. Frúgoli Jr. (2007) nos esclarece sobre algumas possibilidades de análise e interpretação dos atores e grupos sociais da cidade, apontando que o cidadão não deve ser confundido com o transeunte - aquele que passa - e nem com o cidadão - aquele que pode ter condutas mais politizadas.

Pode-se afirmar que no campo das ciências sociais, a literatura sobre a mobilidade e sobre os transportes coletivos como ônibus, metrô e ferrovia, responsáveis pelos deslocamentos das massas humanas nas cidades, é bastante deficiente. Estudos desenvolvidos em outras áreas de conhecimento quase sempre enfocam o transporte enquanto serviço público ou até mesmo como negócio lucrativo, e não o indivíduo que viaja, o usuário. Esses estudos são, em sua maioria, de natureza quantitativa e têm por finalidade fornecer estatísticas e indicadores para

a elaboração de políticas públicas e privadas e de planejamento urbano. Assim, o viajante é visto como um número.

Além disso, os dados das poucas pesquisas sobre os transportes em São Paulo revelam insatisfação dos usuários devido à lotação dos meios, demora das viagens, trânsito, mau atendimento dispensado à população pelos operadores, lentidão na ampliação da rede de transportes e baixa prioridade dada pelo poder público a esses serviços.

Segundo dados da Pesquisa de Imagem dos Transportes Públicos na Região Metropolitana de São Paulo¹ realizada em São Paulo, pela ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos), entidade que vem analisando há 32 anos a imagem e a satisfação nos deslocamentos dos indivíduos na RMSP, há registro de queda nos índices de satisfação ao longo desses anos e mais acentuadamente nos últimos 6 anos. Ou seja, à medida que diminui o uso dos transportes públicos e cresce o uso, sobretudo do automóvel, aumenta a insatisfação com a qualidade do transporte, devido, em grande parte, à ocupação do espaço de circulação pelo automóvel. Em 2014, data da última pesquisa realizada, foram constatados os maiores percentuais de insatisfação dos usuários desde o início da série histórica da pesquisa em 1982.

Tais pesquisas aludem ao fato de serem despertados nos usuários dos transportes públicos sentimentos de abandono, revolta e submissão às condições adversas que enfrentam nas viagens, enquanto assistem outras pessoas deslocando-se em automóveis e, até mesmo, em helicópteros particulares pela urbe de São Paulo. Os meios de comunicação, por sua vez, reforçam esse quadro, retratando a rua e o transporte público como *locus* de insegurança, dificuldades, atropelamentos e acidentes. Nessa abordagem, o indivíduo é percebido como vítima da precariedade do sistema de transportes e do planejamento da cidade.

Aliam-se a esse quadro os crescentes processos de privatização e concessão pelos quais o setor de transportes passou nas duas últimas décadas, que reduziram a participação do Estado e reforçam a visão do transporte público como negócio que deve ser lucrativo e não como serviço essencial que deve ser gerido com qualidade pelo Estado, relegando ao segundo plano, na maioria das vezes, a preocupação

¹ Ver a respeito: Pesquisa de Imagem dos Transportes Públicos na Região Metropolitana de São Paulo, realizada pela Associação Nacional de Transportes Públicos- ANTP, 2014.

com o bem-estar do passageiro. Mas, de que outras maneiras podem ser estudadas as viagens dos indivíduos nos modos públicos coletivos de transportes nas cidades?

José Guilherme Cantor Magnani (2002) nos orienta a compreender o meio urbano para além de suas deficiências, desigualdades, dificuldades e aspectos desagregadores e a lançar o olhar para a velocidade das imagens e os signos e símbolos da sociedade pós-industrial revelados na cidade, para os “não lugares” e aos espaços de encontros virtuais ou não. Este autor aponta que pessoas em fluxo nas cidades (moradores, turistas, pessoas de passagem) criam comportamentos, estilos de vida, adotam práticas cotidianas e efetuam trocas, o que pode ocorrer nos meios de transporte, uma vez que eles estão inseridos no espaço urbano. É a partir dessa clivagem que caminhamos para traçar um recorte etnográfico dos viajantes nos ônibus e metrô na cidade de São Paulo.

A hipótese da pesquisa é a de que para além do cansaço e das dificuldades do usuário no uso dos transportes coletivos da cidade de São Paulo, o “viajante urbano” experimenta outras vivências. E quais seriam essas? Para caminhar nessa direção pretendemos investigar os hábitos e comportamentos adotados, as sociabilidades, os arranjos, as práticas cotidianas e as trocas existentes entre os indivíduos que usam ônibus e metrô diariamente, por motivo de trabalho, na cidade de São Paulo.

Como vimos, em uma primeira aproximação, podemos definir como viajante qualquer pessoa que se movimenta no espaço da cidade ou da Região Metropolitana de São Paulo, com qualquer finalidade de viagem, seja trabalho, escola, lazer, negócios, saúde etc., seja por transporte coletivo, seja por automóvel, bicicleta, a pé ou motocicleta. O termo viajante parece-nos adequado para ser aplicado ao usuário de transporte, uma vez que a natureza da ação do deslocamento pode ser caracterizada como a de uma viagem devido ao tempo nela envolvido, à extensão percorrida no território e às condições enfrentadas por esses usuários na empreitada. Mas, o que nos interessa em especial, nesta pesquisa, são os deslocamentos realizados na cidade de São Paulo nos modos públicos e coletivos como ônibus e metrô.

A pesquisa de campo foi realizada em viagens em ônibus, no sistema de metrô da Capital e nos pontos de ônibus e acessos de estações metroviárias, combinando três metodologias: observação participante, entrevistas em profundidade e coleta de folhetos distribuídos nesses locais.

Observação participante

A observação participante, segundo Magnani (2002), permite que a cidade seja estudada por meio do método etnográfico. Não necessariamente captada em sua totalidade, mas pelos seus variados e ricos aspectos. Este pensador afirma que a antropologia concorre para o entendimento do fenômeno urbano ao estudar a dinâmica cultural e as formas de sociabilidade nos grandes centros urbanos da atualidade, tendo por base os pressupostos teóricos e metodológicos dessa disciplina. Enfatiza a etnografia como forma de abordagem das questões urbanas e alerta que ela impõe alguns desafios e dificuldades ao pesquisador, como o fato da prática etnográfica não consistir em registros exagerados de observações de campo, nem na adoção da causa estudada ou na reprodução do discurso nativo.

Para o autor a etnografia é uma maneira de abordagem na qual, a partir do contato com o universo dos pesquisados, o pesquisador deve alinhar o seu olhar na mesma perspectiva daqueles que estuda para captar e entender a sua visão de mundo e suas representações. É um olhar de “perto e de dentro”, que pressupõe uma relação de troca, que possibilita comparar sua representação com as deles, o que resulta em uma nova forma de entendimento. Assim, as ideias e informações vão surgindo em fragmentos que analisados e interpretados podem revelar ordenamento e regularidade. Magnani argumenta que essa postura e a prática requerem um treinamento, no qual é necessário, além do domínio da bibliografia, o contato direto com a realidade estudada e a disposição para articular reflexões geradas em outros campos de conhecimento que não apenas o das ciências sociais (Magnani, 2002).

A observação participante também teve como suporte metodológico a semiótica na leitura preconizada por Lucrécia D'Aléssio Ferrara (1988), apoiada em Charles Sanders Peirce², segundo o qual é possível descrever, conhecer e interpretar a cidade como um texto não verbal, onde os signos que surgem constituem-se em informações de um repertório cultural estruturado sob a forma de linguagem.

² Ver a respeito: PEIRCE, Charles Sanders. *Obras Escolhidas* (Collected Papers), Cambridge: Harvard University Press, 1931-1958.

A análise da cidade recorreu, sobretudo, a Walter Benjamin (1991) como referência teórica que, por meio da literatura, dirige a sua observação a coisas simples como placas, aromas, sons e indumentária das pessoas que transitam pelas ruas. Essa forma de observação, ainda que fragmentária, também permite o acesso à cultura da cidade.

Um exemplo da análise realizada por meio de fragmentos pode ser identificada no comentário de Benjamin (1991) sobre o fato de Charles Baudelaire³, introduzir no livro “*Flores do Mal*” termos novos e inerentes a uma lírica urbana, como vagão, ônibus, candeeiro, lixeira, lampião, balanço, que não integravam o repertório literário até então e existiam apenas na linguagem das ruas.

Além desses termos, Benjamin (1991) revela que Baudelaire observava os tipos humanos: entre eles, destaca a figura do *flâneur*, o homem da cidade, que caminhava pelas ruas, em meio à multidão, mas, mesmo assim, mantinha a sua individualidade preservada. Ao andar, olhava com curiosidade a cidade em seus múltiplos aspectos, sua arquitetura, suas ruas e pontes; apreciava também os outros homens ao seu redor, os hábitos, as roupas padronizadas, os produtos comercializados nas lojas e a forma de movimentação da multidão. Fragmentos soltos da cidade que, ao serem juntados e analisados revelaram importantes fenômenos sociais e morais de sua época.

A observação de Benjamin sobre a obra de Baudelaire permitiu também identificar a figura do *basbaque*, o homem que desaparece na multidão, esquece-se até de si mesmo e torna-se impessoal, deixando de ser humano, tornando-se a “própria multidão”.

Na presente pesquisa foram realizadas a observação de comportamentos e expressões manifestadas pelos viajantes nos deslocamentos pela cidade, e nas viagens em ônibus e no metrô, além de escuta de conversas nesses ambientes. A observação pressupõe, primeiramente, uma delimitação precisa no campo investigado e requer também que os fenômenos sejam acompanhados durante um período contínuo de tempo para que possam ser apreendidos em todo o seu ciclo ou em suas características essenciais, segundo Bronislaw Malinowski (1976).

³ Ver a respeito: BENJAMIN, Walter. Paris do segundo império in *Charles. Baudelaire um lírico no auge do capitalismo*- Obras escolhidas volume III-. São Paulo: Editora Brasiliense, 1991.

Para garantir esses princípios as viagens foram realizadas em vários horários do dia, sobretudo nos “picos”, ou seja, horários de maior movimento, durante o período de um ano. As observações sobre os viajantes foram anotadas em diário de campo e analisadas.

Foram analisados também o vestuário dos viajantes e as “bagagens” levadas dentro de sacolas, bolsas e mochilas que os viajantes portam e que necessitam nas suas viagens.

Entrevistas em profundidade

As entrevistas em profundidade são de natureza qualitativa, método que busca qualidades e interpretações dos fenômenos sociais, à diferença da pesquisa quantitativa que trabalha com análises numéricas e estatísticas. Segundo George Gaskell (2002) a entrevista qualitativa fornece elementos para a compreensão da situação dos atores sociais e de suas relações, busca entender a construção das crenças, atitudes, valores e as motivações dos indivíduos ou grupos em contextos sociais específicos.

As entrevistas em profundidade podem ser grupais ou individuais. Optamos pelas últimas devido ao fato de ser extremamente difícil reunir os entrevistados em um único dia e local adequado e oportuno para todos.

As entrevistas realizadas na presente pesquisa foram norteadas por roteiro estruturado (Anexo C) a partir do qual os viajantes puderam expressar suas experiências e pontos de vista com bastante liberdade. Foram aplicadas 20 entrevistas em profundidade, o que consideramos constituir-se em um bom *corpus* para a análise, já que nas últimas entrevistas verificou-se um processo de redundância nas falas dos entrevistados. A explicação encontra suporte teórico em Gaskell (2002), segundo o qual há uma quantidade finita de interpretações da realidade, pois embora as experiências sejam únicas para cada indivíduo, as representações de tais experiências são resultantes de processos sociais coletivos e comuns, que possuem um limite de versões possíveis.

A escolha dos entrevistados foi feita de modo a possibilitar também uma representação das características sócio-demográficas da população da cidade.

Para a realização das entrevistas em profundidade, os viajantes foram observados em estações, ruas e locais de grande movimento e posteriormente convidados para a entrevista, marcada em local e dia que fosse mais conveniente. Assim, foram selecionados homens e mulheres que usam ônibus e metrô todos os dias da semana para trabalhar em empregos formais e informais, com idades entre 18 a 65 anos, brancos, mulatos e negros e moradores em regiões geográficas distintas da cidade. As entrevistas foram gravadas e transcritas na sua literalidade e o *corpus* obtido na pesquisa foi analisado na perspectiva de encontrar traços comuns às experiências dos viajantes, regularidades e não eventuais diferenças relacionadas ao perfil dos viajantes.

Gostaria de ressaltar que a maior dificuldade nas entrevistas se deu em relação aos horários de agendamento e não sobre o tema estudado. Os viajantes, ao tomarem contato com o objetivo e a finalidade da pesquisa, em sua maioria, se mostraram bastante receptivos, pois, além do tema ser de seu interesse, é um assunto sobre o qual possuem larga vivência. Muitos verbalizaram satisfação por serem pesquisados, sentindo-se valorizados, argumentando que raramente são inquiridos sobre o transporte público, que é um assunto vital em seu cotidiano.

Comunicação de rua

Enquanto observava as ruas, os pontos de ônibus e os acessos do metrô deparei-me com um fenômeno que, a princípio, não estava contemplado na presente pesquisa. Percebi a distribuição de pequenos folhetos aos passantes, que, de maneira geral, os recebem e levam consigo. Pude constatar que se tratava da divulgação de produtos e serviços populares. Mas que relação isso poderia ter com o meu trabalho? Poderia ser importante? Assim tomei contato com a existência de uma mídia urbana particular, que divulga produtos e serviços aos viajantes.

Logo percebi que esse material não deveria ser desprezado e lembrando-me da passagem do navio a vapor usada por Claude Lévi-Strauss, na viagem de Corumbá à Guaporé e que integra os “Tristes Trópicos”, comecei a recolhê-los, sem saber a princípio, o que fazer com tais papéis. Com efeito, Lévi-Strauss (2010) coloca a passagem como um elemento de narrativa dessa viagem. Entretanto, embora os dizeres contidos na passagem acenassem com um navio sofisticado, com acomodações superiores e serviços de “*garçonnière*”, as reais condições da

viagem foram o oposto: os passageiros viajavam com roupas que pareciam pijamas, de chinelos e com grande informalidade.

Quando fui analisar um pouco dessa mídia constatei que a sua distribuição ocorre à margem dos termos da Lei Municipal 14.223 “Cidade Limpa”, do ano de 2006,⁴ que disciplina a veiculação publicitária em vias públicas e exige pagamento de taxas condizentes à Prefeitura do Município de São Paulo.

Entendendo que essa comunicação constitui-se de registros culturais temporais, segundo o entendimento de Peter Loizos (2002), e que o mundo em que vivemos é crescentemente influenciado pela mídia e pela imagem, tornando tais registros fatos sociais, não pude ignorar os folhetos por entender que os mesmos poderiam ser interpretados a partir dessa perspectiva. Assim, os folhetos passaram a integrar o meu trabalho; recolhi 171 deles ao longo da pesquisa. Eles foram analisados, incorporados como uma dimensão da viagem e se encontram no Anexo D da dissertação.

A observação, as entrevistas em profundidade e a coleta dos folhetos de rua ocorreram no segundo semestre de 2013 e no primeiro semestre do ano de 2014. Embora parte da pesquisa tenha ocorrido durante as jornadas de junho de 2014, ocasião em que houve protestos e manifestações de rua que se iniciaram com o anúncio do aumento da tarifa dos ônibus, não me dediquei a estudá-los e contextualizá-los no presente trabalho, já que isso significaria um grande desvio em minha pesquisa.

⁴ A Lei Municipal, aprovada em 26/09/2006 ficou conhecida como “Cidade Limpa” e teve por finalidade disciplinar a paisagem urbana da cidade de São Paulo, regulamentando e restringindo as propagandas de rua.

2. CIDADES E VIAJANTES

Nesse capítulo faremos uma breve revisão bibliográfica acerca de alguns temas abordados na pesquisa, os quais foram agrupados em cinco (5) eixos analíticos, que mantêm uma relação intrínseca entre si: viagens enquanto experiências de encantos e desencantos; viagens nas cidades na modernidade; sociabilidades nas cidades; cidades apreendidas com o recurso da semiótica, cidades da contemporaneidade e urbanização, incluindo-se neste a cidade de São Paulo.

2.1 Encantos e desencantos das viagens

Nesta seção iremos abordar as viagens em duas dimensões. A primeira delas com a tônica da surpresa e encanto, e a segunda na perspectiva do desencanto e da monotonia.

Podemos afirmar que a figura do viajante nos remete ao passado, aparece na antiguidade grega, mas adquire popularidade a partir do século XVI, quando a viagem tornou-se o ofício de muitos navegadores para atender às necessidades de conquistas de novos países e mercados, fruto da expansão colonial, sobretudo, da Inglaterra, França, Espanha e Portugal. Nesse contexto, a imagem do viajante é apreendida primeiramente como mercador ou como viajante-marinheiro.

Segundo Jacques Le Goff (1998), os marinheiros do século XIII que chegavam em cidades costeiras como Nápoles, Veneza, Gênova, Marselha, Londres, Anvers, Bruges, Lübeck e Riga eram vistos com desconfiança pela população local, que lhes atribuía uma imagem de selvageria e de perigo. Isso ocorria devido ao fato de não possuírem as qualidades do habitante da cidade e, entre elas, o fato de não pertencerem a um lugar, ou seja, não integravam e participavam do grupo social local e não compartilhavam da mesma cultura. Esses marinheiros, além disso, não rezavam o que agravava a ameaça à moralidade das sociedades cristãs.

De acordo com essas afirmações pode-se supor que esses viajantes viveram os dois lados da alteridade. Quando em viagens, deparavam-se com outros homens, habitantes dos mundos descobertos e, a partir de um olhar estrangeiro, os consideravam “selvagens”. Tais habitantes, por sua vez, olhavam com desconfiança

os viajantes, por serem invasores. Nas cidades costeiras europeias mencionadas acima, por sua vez, os marinheiros também eram vistos como diferenciados e selvagens e não pertencentes à cultura local.

As impressões e relatos sobre povos e terras encontrados por mercadores e marinheiros, que estimularam a imaginação do europeu, podem ser associados remotamente a Marco Pólo. Este viajante teceu narrativas sobre culturas distantes e diferentes da europeia, com hábitos, territórios e paisagens que, embora nem sempre tenham correspondido à realidade, se constituíram num vasto repertório narrativo que provocou a curiosidade do velho continente e revestiu as viagens de um caráter de encantamento e surpresa. Os seus relatos, bem como os de muitos viajantes eram às vezes fantasiosos e, muitos deles, integravam o repertório dos romances, mas foram os primeiros insumos que possibilitaram a gênese da antropologia e a construção do seu objeto: o outro, o distante, o diferente.

No século XVIII, as viagens passam a ser influenciadas por valores do Iluminismo: liberdade, movimento e expansão do corpo humano pelo espaço e a concepção de que a exploração e o conhecimento de novos lugares e hábitos de vida de outros povos ampliariam a sensibilidade do homem. Já no século XIX, houve uma significativa mudança nas formas de viajar: as informações trazidas pelas viagens se tornam fontes históricas e as viagens passam a ser consideradas o método privilegiado da história e da antropologia, e são também realizadas por cientistas e filósofos.

No século XX, uma das grandes viagens vista com encantamento, foi a de Malinowski (1976) que, abandonando a tradição do trabalho antropológico de gabinete baseado em relatos orais e textuais de viajantes, recolheu diretamente informações e impressões sobre um povo distante. Ele viaja à Nova Guiné e lá, empreende a observação participante, método inaugurado 38 anos antes por Franz Boas, em expedição à terra de Baffin, nos anos de 1883 e 1884.

Malinowski verifica o fato social de forma direta, onde ele ocorre e coloca o estudioso da cultura participando do cotidiano da vida do povo analisado. A observação, realizada dessa forma, possibilita que o etnógrafo consiga abordar de forma mais profunda a cultura do povo estudado.

Ao longo de duas viagens (1915 e 1916), Malinowski (1976) produziu uma minuciosa etnografia dos habitantes das Ilhas de Trobriand, na Nova Guiné, descrevendo todos os aspectos da vida dessas comunidades do Pacífico. Suas duas

incursões resultaram na obra “*Argonautas do Pacífico Ocidental*”, e fizeram com que a etnografia britânica transformasse a viagem em método de conhecimento, e que a vida dos trobriandeses fosse vista com encantamento e surpresa.

Ainda no século XX, surge com Lévi- Strauss (2010) a dimensão do desencantamento com as viagens. Sua estreia como antropólogo e etnógrafo se deu no Brasil, na década de 1930, quando de sua vinda para a criação da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da recém-criada Universidade de São Paulo. Essa viagem e outras realizadas no período estão descritas na obra “*Tristes Trópicos*”.

Lévi-Strauss é sempre lembrado pela célebre frase: “*Odeio as viagens e os exploradores*” (Lévi-Strauss, 2010). Para ele, a viagem que propicia a etnografia de uma cultura é sempre cercada por sofrimentos e dificuldades. Fome, cansaço e doença, informantes que não querem se comunicar, florestas e outros lugares inóspitos. Tudo isso sem mencionar que, de volta à terra natal os resultados dos estudos desenvolvidos em meio a tantas adversidades são apresentados em conferências nas quais os ouvintes mostram-se mais interessados nos aspectos exóticos e banais do que em compreender fatos sociais e morais de outros povos revelados por tais estudos.

Para ele, em sua época o mundo já estava todo mapeado, não havendo culturas que não fossem conhecidas; além disso, os contatos anteriores do mundo europeu com os povos distantes haviam se mostrado desastrosos, muitos deles levando à destruição das culturas locais.

As viagens, facilitadas com os adventos do navio movido a vapor e do avião, se intensificam ao longo dos séculos XIX e XX e adquirem o caráter de turismo. Muitas cidades e metrópoles modernas, com suas construções e símbolos exercem fascínio sobre o homem e muitas viagens são realizadas no meio urbano, em metrópoles como São Paulo.

2.2 Corpos, cidades e transportes públicos

Nesta seção traremos as contribuições de Richard Sennett (2010), em sua obra *Carne e Pedra*, que aborda a possibilidade de conhecimento da história das cidades e de suas sociedades por meio das experiências corporais de seus habitantes, sobretudo, pela forma como se vestem, se movimentam e se comportam no meio urbano. O pensador estabelece homologias entre os padrões arquitetônicos e urbanísticos, com o corpo físico do homem, e também com a moral, como valores e atitudes ao longo da história ocidental desde a Antiguidade. Acreditamos que retornar essa retrospectiva, pelos assuntos que aborda, como ruas, movimentos e a criação dos transportes coletivos pode iluminar alguns dos temas tratados na pesquisa.

Fazendo com Sennett uma breve viagem pelos séculos observamos a maneira como os homens constroem e usam as cidades. Segundo ele, os antigos caminhos da Idade Média (de 1000 a 1200) que se caracterizavam como passagens tortuosas, não delimitadas, alinhadas aos muros de pedras das cidades, por onde circulavam pessoas a pé e charretes refletiam a desordem medieval. Os burgos eram planejados para não se comunicarem entre si, tendo sido o isolamento o paradigma que norteou as construções das cidades medievais. Nessa mesma época, a malha urbana da cidade de Paris era constituída de vielas, becos e cortiços. As construções não obedeciam a nenhum modelo, e portas e janelas se abriam para esses caminhos. A circulação das pessoas era difícil e desestimulada pela falta de vias de circulação.

No século XVII se estabelece uma relação entre a configuração das cidades e a circulação de pessoas com o corpo e os movimentos da corrente sanguínea. É percebida uma nova homologia entre a cidade e o corpo, ambos tomados como organismos vivos, e mantendo relações recíprocas. Um autor da época, William Harvey (1618), na obra *“De Motu Cordis”*, defende a ideia de que os planos urbanísticos das cidades deveriam facilitar o que é igualmente saudável para o corpo, ou seja, a circulação do sangue e o consumo de oxigênio. As cidades passam a ser pensadas como um sistema de artérias e veias que devem escoar o movimento humano.

Até hoje, herdados dessa época, ainda são usados em transportes e no tráfego termos como vias arteriais e coletoras, dentre outras, para designar o sistema de tráfego das cidades.

No século XVIII o espaço das cidades concretiza o vínculo entre as energias do fluxo do trabalho e o fluxo do capital. A rua passa a existir, fazendo com que as cidades também se consolidem como campo social e político da realização do ser humano. Esta mudança é decorrente dos ideais iluministas, que enfatizam os direitos do homem à liberdade de pensamento, de movimento e de expressão. A liberdade também se estende à saúde e ao corpo, e este passa a ser encarado como responsabilidade do indivíduo, em vez de dádiva de Deus, e a cidade, que começa a surgir, ajuda a construir esse novo paradigma.

Surge o indivíduo livre e autônomo, dono do seu corpo e dos seus movimentos; surge ou reaparece a mobilidade individual. Os corpos precisam respirar e ser saudáveis e, assim, com base nesses valores, em 1730 é adotado o uso de roupas mais leves e os banhos, proibidos durante a Idade Média, voltam a ser praticados e prescritos pela medicina. A ideia de saúde e limpeza se expande na cidade e no corpo; a limpeza urbana, inexistente até então, passa a ser feita a partir de 1740, e, não por acaso, o papel higiênico surge em 1750 (Sennett, 2010).

Passam a ser construídas ruas, calçadas e espaços abertos. Essas ideias redesenham o espaço, os corpos dos homens, e o uso das cidades. A concepção iluminista da rua fixa o corpo limpo que se desloca em liberdade no espaço urbano, respira e atravessa o centro da cidade. As construções das cidades de Paris e de Washington D.C. refletem esses valores, e tomam como referência a disciplina e a geometria da cidade romana - abandonada na Idade Média - com a construção de grande rede de estradas e acessos. Espaços abertos são planejados tendo como referência os castelos de Versailles, Karlsruhe e Potsdam. Os grandes espaços agora também servem para engrandecer a glória dos governantes e os grandes jardins funcionam como os pulmões das cidades.

Mas, ao lado da liberdade de circulação, o homem experiencia um sentimento de solidão em meio à multidão e os espaços abertos entorpecem o corpo e os sentidos.

O século XVIII passa a ser cada vez mais marcado pela ideia de viagem, de conhecimento de lugares e novas pessoas. O movimento e a expansão do corpo têm por fundamento também a ideia de que o movimento ampliaria a sensibilidade

do ser humano. A Revolução Francesa, mais que os corpos individuais, coloca em movimento as multidões e, ao lado disso, em 1791 os jardins das cidades passam a ser pavimentados para permitir a circulação dos corpos. Entretanto, se a ocupação de espaços abertos representa por um lado a liberdade para o homem, de outro, entorpece o corpo e os sentidos, pois nada parece ampará-los e circunscrevê-los.

O século XIX assiste a um maior uso das cidades e à forte presença de pessoas em Paris e, sobretudo, em Londres. Há uma grande concentração de pessoas, produção e acúmulo de capital nas cidades, decorrente da consolidação da Revolução Industrial, o que impulsiona uma renovação urbana, expulsando os mais pobres para locais mais distantes, as periferias. As cidades planejadas do século XIX pretendiam ser facilitadoras da livre circulação, mas terminam também por facilitar o controle dos corpos e dificultar o encontro de grupos organizados, principalmente de trabalhadores descontentes, deslocados do campo para as cidades.

O homem se transforma em indivíduo, e com corpos individuais limpos, com roupas menos pesadas, anda pelas cidades, em companhia de outros seres anônimos; as pessoas se deslocam sozinhas, viajam em silêncio e vão se tornando cada vez mais desvinculadas dos seus lugares de origem. A velocidade aparece como inovação nesses deslocamentos o que, além de amortecer os sentidos, reforça o individualismo, dificultando os vínculos entre os indivíduos.

Um meio de transporte público, o metrô de Londres, inaugurado em 1848 e que é o sistema mais antigo do mundo, representou uma revolução social, nas palavras de Sennett, pois obrigou desconhecidos de diferentes classes sociais a sentarem-se juntos em um deslocamento para dentro e para fora da cidade. (Sennett, 2010).

O metrô, pela mobilidade que proporcionou, fez com que os trabalhadores deixassem de viver amontoados em cômodos úmidos, em áreas degradadas e próximas do local de trabalho, e fossem morar em áreas novas da cidade, mais ao norte do centro, e adquirissem casas próprias. Essas casas, com vários cômodos e banheiro externo à moradia, significaram uma grande mudança nos hábitos de vida; os banheiros começaram a ser construídos apartados da casa, no fundo do terreno e dotados também de pia e banheira. Antes desse período, as famílias dormiam e faziam as refeições todas juntas, no mesmo cômodo, próximas dos odores de urina e fezes (Sennett, 2010).

Para Sennett, o metrô permitiu ainda a facilitação do consumo de massa no centro da cidade, onde se fixaram o comércio e as lojas de departamentos, nos quais as pessoas iam comprar os suprimentos para a subsistência e outras necessidades.

A tecnologia transforma o movimento representado pela viagem de metrô em experiência passiva. O movimento é realizado mais pelo veículo e menos pelo corpo que permanece amortecido. O veículo que faz a viagem oferece assentos em bancos para o trabalhador cansado, e permite o repouso após o dia de trabalho. O estofamento dos bancos operou uma mudança na maneira do homem se sentar, os assentos ganharam molas e cobertura de crina de cavalo ou de lã penteada, contribuindo ainda mais para a acomodação e imobilidade do corpo (Sennett, 2010).

As cabines do vagão ferroviário anteriores também colocavam pessoas sentadas frente a frente, da mesma maneira que nas carruagens, o que gerava constrangimentos aos que se olhavam em silêncio. Já nos EUA, por volta de 1840, as poltronas dos veículos ferroviários foram viradas em um só sentido, de forma que as pessoas viajavam por muitas horas enxergando as nuças das que estavam a sua frente e não os seus rostos.

A vida das pessoas, na segunda metade do século XIX, acontece cada vez mais longe das ruas; o individualismo vai conformando as residências em “espaços selados”. Esses espaços dotados de calefação, luz elétrica e elevador acarretam a perda do contato com o mundo da rua; o surgimento do elevador, mais ainda que a perda de contato, permitiu uma nova modalidade de construção, o arranha-céu, hoje visto de forma natural, como expressão da civilização e desenvolvimento nas metrópoles do mundo.

Parece ter se estabelecido uma nova e perversa homologia entre cidade e corpo, que se iniciou no século XIX, adentrou o século XX e persiste no século XXI: à medida que a vida humana foi se distanciando de lugares públicos e se voltando para espaços fechados e controlados, mais se acentuou o individualismo, o isolamento e a perda da dimensão coletiva da vida humana.

Para Sennett (2010), no século XX o individualismo contemporâneo de cidades multiculturais como Nova Iorque traz para as ruas o silêncio dos homens que as usam apenas como local de passagem e não de encontro e conversação. Os corpos se movimentam em liberdade, mas sem perceber e interagir com os demais. Os grupos locais se fecham e não acolhem estranhos e pessoas com outros hábitos

e culturas. Há hostilidade no convívio e, em geral, os de fora são apenas tolerados, mas não aceitos naquilo que assinala a sua diferença, seja credo, etnia ou grupo. (Sennett, 2010).

A partir de Roland Barthes, Sennett (2010 Apud Barthes, 1978) afirma que, no encontro com estranhos, em locais não familiares, as pessoas tendem a classificar as outras com base em repertórios de imagens, construídas a partir de clivagens genéricas e simplistas, muitas delas calcadas em estereótipos. A presença de pessoas de outras etnias ou classes sociais pode representar uma ameaça ou perigo, para o qual o indivíduo, ao constatar a diferença, tende a isolar-se do ambiente e permanecer passivo. Parece que, 400 anos depois, continuamos a ter as mesmas impressões sentidas pelos viajantes dos séculos passados, ou seja, sentimos temor e sensação de perigo na confrontação com o outro.

Se a história de uma cidade pode ser narrada em homologia com a experiência corporal e se, de forma recíproca, os corpos se expressam na construção das cidades, podemos pensar que estamos cada vez mais distantes das sociabilidades que as ruas proporcionaram ao homem do Iluminismo. Ao lado da velocidade, a individualidade, e a mobilidade provocam a sensação de desenraizamento do homem do seu local de origem e moradia, e a mudança do sentido de lugar, que se perde no espaço das cidades. Os projetos arquitetônicos parecem, cada vez mais, criar espaços que se abrem para dentro das construções e isolam a vida das ruas, como veremos na seção 2.5.

Ao fazer tais constatações, Sennett (2010) apela para a necessidade urgente de retomada das ruas e espaços públicos como lugares que proporcionam a verdadeira experiência humana: o contato com as diferenças dos homens, com atitudes de respeito e de compaixão, a cidade, enfim, voltada para o convívio.

2.3 Cidades e contatos sociais

Iremos agora analisar as cidades, os contatos sociais e a construção do conceito de sociabilidade na perspectiva de Georg Simmel (1973). Para ele, a partir do final do século XIX e início do século XX a cidade passou a concentrar e intensificar o desenvolvimento de atividades econômicas, sobretudo, a fabril. Com isso, a cidade passa a ser a “sede da economia monetária”, ou seja, da economia baseada no dinheiro. Isto fez com que todas as operações financeiras ocorressem na cidade. Mas, ao mesmo tempo, ela cria um distanciamento entre produtores e consumidores: estes, à diferença do que ocorreria em localidades menores, passaram a não se conhecer. Segundo Simmel, esse foi um dos fatores que contribuiu para a impessoalidade das relações sociais na cidade.

As atividades fabris atraíram enormes massas humanas do campo para as cidades e estas não tinham condições adequadas para receber esses novos contingentes. Assim, nas cidades, ocorre concentração de trabalho, dinheiro, indivíduos e a grande circulação de pessoas que andam a pé ou viajam em transportes públicos. A grande quantidade de pessoas na metrópole possibilitou certo anonimato ao habitante, condição impossível de ser experimentada em outros locais; e, o fato de não ser conhecido propicia um sentimento de liberdade e autonomia no indivíduo. Por outro lado, o estilo de vida da cidade moderna exigia exatidão, pontualidade e racionalidade.

Essa concentração de atividades, pessoas, imagens e acúmulo de exigências impuseram à vida humana uma velocidade ainda não experimentada pelo homem quando este habitava localidades menores. O movimento de pessoas, a circulação do dinheiro, a rapidez e racionalidade do trabalho, segundo Simmel (1973), estimulam os nervos dos indivíduos, devido à velocidade da produção de imagens, signos e símbolos. A cidade, desta forma, intensifica a vida nervosa do homem, que a todo o momento tem sua atenção voltada para muitos estímulos e não consegue reagir a todos. Locais menores instigam o homem a agir com a emoção em suas relações sociais, ao passo que na metrópole, o homem passa a agir de maneira mais racional. Na cidade, o homem se depara também com muitos estímulos, variedade de pessoas, situações e velocidade de acontecimentos.

Para fazer frente a tantos estímulos, segundo Simmel (1973), o homem desenvolve uma defesa psicológica, que pode ter como consequência um comportamento “blasé”, que confere certa indiferença, distância e apatia do espírito frente a tudo, sendo essa postura a que caracteriza o habitante da cidade. Entretanto, a cidade, com a concentração de pessoas, impõe uma proximidade corporal dos indivíduos. Assim, a cidade, local da realização da modernidade e promessa de liberdade do homem, o distancia do seu espírito, mas, de forma ambígua, o aproxima de outros corpos.

Para Simmel (1973) a cidade, ao aproximar os indivíduos, pode ser apreendida em sua forma relacional, ou seja, a partir dos processos particulares de associações entre os indivíduos. O nascimento da sociedade se dá a partir da interação entre os indivíduos que, formando unidades, se aliam ou se contrariam de maneira consciente - as sociações. Para Simmel, a sociedade não é algo dado e constituído, mas algo continuamente sendo construído e que pode ser até dissolvido pelos indivíduos em suas interações.

O conceito de sociabilidade é cunhado por Simmel a partir desse princípio: são os contatos vividos como jogos que têm como regra a condição de que todos os envolvidos são iguais entre si em uma situação dada no contexto da cidade. A sociabilidade básica pode acontecer por meio de uma conversação entre pessoas desconhecidas e, também, por demonstrações de amabilidades fugazes e recíprocas, sem outra finalidade além daquela da interação em si mesma, mas que estabelecem um vínculo social entre as pessoas. Nada possui significado fixo, por emergir da interação entre as pessoas nas mais variadas situações.

Ao analisar a sociabilidade em um contexto contemporâneo, circunscrito à vida cotidiana, José de Souza Martins (2008) vê a sociabilidade como um elemento que pode propiciar às pessoas simples a construção de um senso comum. O autor coloca duas ideias que nos parecem antagônicas, mas que perpassam o cotidiano do homem simples, tensionando-o. De um lado, o século XVIII colocou o homem no centro da História, sendo capaz de realizar-se, promover e participar ativamente da construção e transformação da sociedade. De outro, o processo histórico contínuo que vivemos e que se segue na segunda metade do século XX, impõe-lhe mecanismos de dominação e alienação, que dificultam a sua compreensão e inserção no processo de construção histórica, visto que esse homem parece só conseguir enxergar o momento em que vive. O cotidiano se impõe de maneira tão

intensa e marcante, que a sua vida lhe parece ser privada de sentido maior que transcenda a sua individualidade e a efemeridade do momentâneo.

Esse cotidiano, para Martins (2008), parece ser cercado pela adversidade: pelas condições inadequadas de vida, de moradia, de falta de prazer com o trabalho, falta de tempo e de espaço para a festa. O homem do cotidiano surge como um herói, fragmentado enquanto homem, distante de si mesmo, mas tentando continuamente transformar a sua vida em algo que lhe faça algum sentido.

A sua visão de mundo é impregnada por uma ideia de senso comum, construída a partir de atitudes e opiniões, sendo continuamente movimentada e compartilhada por meio da sociabilidade com outros homens com os quais interage nas suas relações sociais cotidianas.

Entretanto, é no seu dia-a-dia, nesse cotidiano que se impõe, que o homem pode ter uma pausa na sua sofreguidão, fazendo surgir momentos de reflexão, de invenção e de impulsos de transformação de sua vida e da sociedade. Desta forma, o senso comum, enquanto processo coletivo pode transformar-se em método de produção de novos significados que podem ser continuamente reinventados. O homem pode se questionar sobre a ordem das coisas, ser provocado e provocar um descentramento do seu olhar e perceber novas realidades e possibilidades de ação e realização de vida. Diz ele: “[...] é na vida cotidiana que a História se desvenda ou se oculta [...]” (Martins, 2008, p.12).

2.4 Cidades como textos

Neste trabalho, nos interessa também analisar os signos e símbolos das cidades modernas e contemporâneas e o que eles informam aos viajantes. Por esse motivo, nesta seção faremos uma breve regressão sobre algumas possibilidades de apreensão e conhecimento da cidade, além daquela expressa pela fala humana. Iniciemos com Barthes (1971) que acena com a possibilidade de uma ciência dos signos, a semiologia, já esboçada por Saussure em seu *Curso de Linguística Geral* (1916).

A semiologia empresta da lingüística alguns conceitos, sobretudo, o de signo em suas dimensões de significado e significante. Os signos, para Barthes (1971), são sistemas de significação e a semiologia não deve ser vista como disciplina estritamente científica e isolada, mas relacionada a um conjunto de conhecimentos e

à escritura. Quando aplicada a qualquer sistema de signos, como imagens, gestos, sons, objetos, cidade, vestuário e alimentação, passa a ser denominada semiótica.

Arquitetura da cidade, ruas, monumentos, transportes públicos e pessoas em movimento, aspectos de interesse de nossa pesquisa, podem ser estudados não apenas por aquilo que os entrevistados comunicam por meio da fala, mas pela dimensão do que deles pode ser apreendido enquanto textos não verbais, que se articulam em linguagens. Tais linguagens também comunicam significados ao homem, que, uma vez identificados podem ser lidos e interpretados.

Lucrécia D'Aléssio Ferrara (1988) concebe uma semiótica da cidade. Para ela, a noção tradicional de cidade requer revisão em relação a alguns aspectos. Primeiramente, não deve ser encarada como um sistema de ordem e unificado e, sim, deve incorporar diferenças e especificidades não previsíveis. O segundo aspecto é que deve ser entendida como produtora de significados e não apenas de elementos materiais. Os textos não verbais estão presentes em ampla escala pela cidade e carregam as informações das suas micro-linguagens constitutivas, como arquitetura, desenho industrial, publicidade, moda, rádio, televisão e jornal (Ferrara, 1986).

Marshall McLuhan (1964) em seu livro *Os meios de comunicação como extensões do homem* aponta uma distinção entre os signos verbais e não verbais. Os signos verbais, as palavras, utilizados em “meios quentes”, como rádio e cinema, são dotados de uma direção linear, com códigos da mesma natureza e sentidos delimitados e com o controle do emissor sobre a informação transmitida. Tais signos são decodificados e decifrados em ações que se mesclam no receptor e têm limites estruturais estabelecidos por ele mesmo. Segundo McLuhan (1964), sua característica é a alta definição, que prolonga um dos sentidos do homem e realiza uma alta saturação de dados (Ferrara, 1986).

Já o signo não verbal, a imagem, considerado um meio de expressão frio, como o telefone e a televisão, são de pouca precisão em relação às informações que movimenta; é fluido, pouco saturado e o significado não se destaca *a priori*, não havendo emissor que controle e conduza ao sentido; além disso, não possui programação estrutural prévia. Gera um sentido-espaco ambiental que é fugaz e falível. É atemporal, veloz e simultâneo, tem baixa definição e baixa saturação de dados.

A semiótica do ambiente urbano, segundo Ferrara (1988) foi possível graças a Charles Sanders Peirce (1931-1958) que investigou as relações entre as características físicas da cidade, seu uso, e sua transformação pelo homem. Estes três elementos inter-relacionados possibilitaram a percepção do ambiente, sua leitura e interpretação e a transformação da imagem urbana em informação sobre a própria cidade. Os dados dessa imagem podem ser analisados separados e, depois, sintetizados. Possibilitam uma síntese integradora entre as características culturais, econômicas e sociais por meio da linguagem, transformando a própria síntese em prática cultural, representativa de um pensamento. A representação é uma codificação do mundo, um “simulacro do universo e uma informação da cultura referenciada pelo contexto onde se inscreve” (Ferrara, 1988, p.8).

Entretanto, para decodificar qualquer sistema é necessário reconhecer o signo e a sintaxe que ele carrega. Signo é a representação de um objeto ou algo que ele informa, e pode ser traduzido de outras maneiras e através de outros sistemas além da linguagem articulada, pois os signos possuem relações com a representação que levam consigo. Quando essa representação do objeto é uma possibilidade, recebe o nome de *ícone*; quando traduz uma qualidade qualquer do objeto é denominado de *índice* e quando representa uma associação efetiva com o objeto que apreende, transforma-se em *símbolo* (Ferrara, 1986).

A percepção das características do meio urbano enquanto texto não verbal é complexa, pois elas ocorrem em polissemia de signos, que, além de serem múltiplos e terem naturezas distintas, aparecem aglomerados. Essas naturezas distintas tornam o meio urbano plurissígnico, com sons, traços, volumes, cores, contrastes e cheiros que, a princípio parecem não se relacionar, devido à homogeneidade com a qual se apresentam à percepção do homem. O signo, para ser percebido, necessita de uma operação da mente para lhe conferir heterogeneidade, uma vez que não distinguimos traços homogêneos; a percepção envolve inicialmente sensação e atenção.

Os signos, para serem decodificados e lidos, remetem às informações do nosso repertório cultural, ou seja, aos sinais codificados de maneira harmoniosa na memória. Tal operação requer rapidez para que a informação não seja perdida e para que possa acompanhar o ritmo da associação de ideias. Nesta operação ocorrem disritmia e assimetria entre o que a atenção informa o que se consegue entender.

Em resumo, o texto não verbal que a cidade carrega possui três características, sendo a primeira a ocorrência de signos aglomerados. Se cada código se identifica pelo signo e pela sintaxe que possui, o texto não verbal não apresenta código. Nele, o significado não se impõe e os signos podem gerar atritos entre si, surgirem simultâneos com outros signos e se interpenetrarem, gerando a intersemiose, ou seja, a criação de outros sentidos. Possuem natureza fragmentada, imprevista e múltipla.

A segunda característica do texto não verbal é a sua capacidade de transformar o espaço em linguagem, inscrevendo-a no espaço da cidade, e a terceira característica é de serem utilitários, ou seja, são usados durante todo o tempo pelo homem em trânsito na cidade. A cidade, com suas linguagens arquitetônicas, desenho dos equipamentos, publicidade, transportes coletivos e pessoas que a usam, e a interação com o homem, sua presença e fala tem a capacidade de transformar o espaço em linguagem e estar continuamente em processo de transformação e movimento (Ferrara, 1988).

É possível ler a cidade como um texto não impresso que comunica o seu significado, de acordo com a maneira com que se revela e se coloca ao uso do homem. O texto está incorporado à realidade e o que é visto é o resultado da complexa operação de apreensão, sendo apenas um resultado possível, sem, no entanto, se constituir em um resultado correto ou total, posto tratar-se de produto de circunstâncias efêmeras, momentâneas e localizadas daquele que a apreende.

Os textos, entendidos da maneira exposta acima estão por toda parte na cidade, produzem-se e alteram-se de acordo com a nossa percepção e se constituem em marcos referenciais que sintetizam objeto e signo da própria cidade. Assim, o espaço torna-se lugar em uma relação dialética, fazendo com que a cidade transforme-se em espetáculo em constante construção e modificação, sendo, portanto, também nos aspectos dos signos, passível de análise constante pelos intelectuais contemporâneos.

2.4.1 Lendo as cidades

Com a finalidade de orientar nossa pesquisa recorreremos a três grandes pensadores que, cada um a seu modo e, por percursos diferentes realizaram análises e interpretações da cidade, utilizando a leitura de signos: Walter Benjamin (1892-1940), pela literatura, Claude Lévi-Strauss (1908-2009) pela antropologia e Roland Barthes (1915-1980), pela semiótica.

Para Benjamin (1987), ao tratar da Paris do século XIX, e por meio da obra de Baudelaire, afirma que é possível conhecer uma cidade por meio da *flanêrie* e do ócio. A *flanêrie* pode ser entendida como uma atitude despreocupada, calma e aparentemente descompromissada de andar pela cidade e observar os homens e seus costumes.

Em suas incursões por cidades como Berlim, Nápoles, Paris, entre outras, Benjamin pratica um descentramento do olhar que lhe permite apreender os achados das cidades, múltiplos signos transmitidos por meio da indumentária de pessoas que transitam pelas ruas, por placas, lojas, sabores de comidas, formas, aromas.

O conhecimento do lugar é construído por ele por meio de coisas simples e acessíveis ao viajante atento e sem pressa. Faz da sua sensibilidade e delicadeza os meios de acesso aos lugares por onde passa. O conhecimento do espaço se dá pela apreensão de imagens que capta, muitas vezes em escala reduzida e por signos que decifra. A partir de fragmentos e detalhes consegue conhecer as cidades e as lê como textos. Benjamin (1987) acredita que, para conhecer uma cidade, é necessário perder-se nela, reafirmando a *flanêrie*, o andar como método de observação e como forma de possibilitar a sociabilidade com outras pessoas.

Os títulos dos capítulos da obra “*Rua de Mão Única*” indicam por onde viaja o seu olhar, como posto de gasolina, visita à casa de Goethe, produtos da China, canteiro de obra, praça do mercado de Weimar, salão de cabeleireiro, artigos de papelaria, antiguidades, achados e perdidos, alarme de incêndio, brinquedos. São olhares e interesses que podem ser considerados não muito usuais, mas que nos trouxeram um conhecimento diferenciado da cidade de Berlim, sobre atividades comerciais, hábitos e estilo de vida de seus moradores e pontos de referências da cidade.

Em “*Imagens do Pensamento*” há capítulos com sugestivos títulos de alimentos e cardápios como Figos Frescos, Falerno e bacalhau, Borscht, Pranzo caprese e Omelete de amoras que revelam práticas culturais de escolha, preparo, aparência e consumo de alimentos. Também ao descrever quartos de hotéis, bairros, idosos e bêbados consegue conhecer os hábitos e comportamentos sociais dos habitantes das cidades visitadas.

Em relação a Lévi-Strauss (2010), iremos nos apoiar na obra “*Tristes Trópicos*”, que relata seu contato com o Rio de Janeiro e o que as suas imagens lhe informaram sobre a cidade. Para melhor ilustrar tais sensações, iremos relacioná-las à sua definição de viagem, que para ele é uma experiência que possibilita um deslocamento no espaço, no tempo ou até mesmo na hierarquia social, afirmando que cada imagem percebida é relacional a esses três elementos. Vejamos esses deslocamentos na cidade do Rio de Janeiro.

Para ele, um local diferente de onde vivia, com outras temperaturas, vegetações, pessoas e arquitetura já o informava que ele não está no seu espaço habitual. As diferenças entre culturas, segundo ele, antes encontradas em lugares remotos puderam ser percebidas dentro da cidade, apenas visitando bairros que foram criados em tempos diferentes, revelando informações históricas da sua constituição.

As diferenças de infraestrutura e cuidados entre os bairros e os morros do Rio de Janeiro, facilmente visualizadas, por sua vez, puderam lhe apontar em que áreas estavam morando os ricos e os pobres, e como se revelava a hierarquia social. As áreas habitadas por ricos possuíam arborização, serviços públicos como água encanada, arruamento, enquanto as áreas mais pobres padeciam de falta de saneamento básico, arborização e de todo tipo de benfeitorias.

Nessa mesma obra, Lévi-Strauss faz constantes comparações entre as cidades que visitou, e sugere que elas possuem signos que as tornam semelhantes, a partir de um deslocamento contínuo do seu olhar, que nunca se fixa, o que possibilita ver em uma cidade sinais dessemelhantes e semelhantes a outras cidades que conheceu: “O Rio [de Janeiro] parece em primeiro lugar reconstituir o ar livre das Galerias de Milão, a Galerij de Amsterdã, a Passage des Paronamas ou a sala de espera da estação Saint- Lazare [...]” (Lévi-Strauss, 2010, p. 81).

Descreve também odores de lugares, associando- os sabores de frutas a

outros lugares já conhecidos: “[...] cocos verdes dos quais se sorve, após decapitá-los, uma água açucarada e fresca que cheira a porão” (Lévi-Strauss, 2010, p. 81)

Em outras passagens refere-se às diferenças entre as cores do céu do hemisfério norte e sul e ao aspecto que a cidade desperta associando-a a um rosto ou um corpo humano: “O Rio de Janeiro não é construído como uma cidade qualquer...ela se introduziu entre os morros abruptos que a comprimem de todos os lados, como dedos dentro de uma luva apertada demais” (Lévi-Strauss, 2010, p. 83).

Em Benjamin, assim como em Lévi-Strauss, há a ideia de que por meio de uma cidade pode-se conhecer outra ou outras, pois as novas cidades que vemos ajudam a entender melhor as visitadas anteriormente, pelas suas diferenças e semelhanças de seus signos e imagens, e pelo o que eles despertam.

Tomaremos como referência em Barthes (2007) a sua obra dedicada à cultura japonesa, “O império dos signos”, na qual se refere ao Japão como sendo um sistema simbólico formado por traços constituídos por palavras gráficas e lingüística, onde ocorre a fissura do simbólico. A escritura, nessa cultura, assume o caráter de um acontecimento Zen: no sujeito há um vazio de fala e de sentido, mas a escritura consegue escrever gestos, casas, cidades.

Nessa cultura, marcada pelo recuo do sujeito, este surge mais como produto dos signos, do que produtor destes. Os significantes se impõem não exatamente na fala, mas no corpo todo, com olhar, sorriso, gestos e roupas que transmitem delicadeza, em um processo erótico, sutil e discreto. O corpo traduz-se em texto, em escritura. A escritura está presente em pacotes de presentes, vestuário, maquiagens e endereços que são igualmente escrituras de mapas.

Barthes (2007) afirma ainda que a delicadeza da cultura é transmitida em bandejas de refeição, que ele comparou a uma pintura, sendo que a comida assume característica de coisa viva, sempre pouco cozida e onde os alimentos são consumidos quase que em estado natural. Outros significantes da cultura são ainda revelados em palitos, receitas, máquinas de caça-níqueis que se espalham em progressões pelos processos de urbanização.

2.5 Cidades e urbanização contemporânea

Aqui, trataremos de dois conceitos úteis para a pesquisa, na perspectiva de Marc Augé (2010): o de lugar antropológico e o de não lugar. Segundo Augé há, na contemporaneidade, o crescente predomínio deste último sobre o primeiro. Para ele, os transportes públicos assumem muitas características de um não lugar, mas podem transformar-se em lugares.

Para Augé (2010) o enclausuramento e urbanização do mundo são paradoxos e desafios contemporâneos e constituem-se em características da mundialização ou globalização. Segundo o autor a urbanização vem, crescentemente, se apresentando sob dois aspectos contraditórios e indissociáveis: de um lado, se revela como o “mundo-cidade”, que são as cidades construídas pelos mesmos arquitetos em qualquer parte do mundo, onde estão presentes as mesmas empresas globais, os mesmos produtos, marcas etc. Tudo no “mundo-cidade” traduz a ideologia da globalização. De outro lado, a urbanização expressa também a “cidade-mundo”, onde se localizam todos os conflitos e contradições do planeta, onde ocorre distanciamento extremo entre ricos e pobres e grande diversidade religiosa e étnica. As “cidades-mundo” representam as contradições e tensões advindas do “mundo-cidade”.

Na “cidade-mundo” costuma ocorrer o enclausuramento do espaço por parte da população mais rica para suas moradias e, grande parte da população mais pobre fixa residência nas periferias. As distâncias geográficas entre as áreas centrais e periféricas, por sua vez, criam a necessidade da mobilidade que, para os mais pobres, representa um “destino ou uma fatalidade”. Formam-se fronteiras no entorno desses casulos mais abastados, que funcionam como interditos e provocam exclusões sócio-espaciais.

Para ele, o binômio cidade/subúrbio ou centro/periferia é aludido sempre em todas as descrições de crescimento urbano, atribuindo-se às periferias das cidades o *locus* de todos os seus problemas como pobreza, desemprego, violência, sub-habitação. Augé (2010) considera que o emprego dessas palavras não é “inocente” e o termo periferia só adquire sentido em relação à noção de centro. À palavra periferia estão associadas às imagens das dificuldades urbanas e da miséria.

Essas periferias, por sua vez, são zonas em torno da cidade e estão em oposição umas às outras e tão distanciadas entre si quanto do centro imaginário da

cidade, a partir do qual elas se definem como periféricas. Para Augé (2010) usamos um vocabulário antigo para lidar com novas realidades ainda pouco conhecidas e sequer nomeadas.

Este centro pode ser imaginário, ausente, mas, no entanto é desejado e é dele que as populações periféricas gostariam de se aproximar e usufruir de suas benfeitorias, serviços e facilidades.

Na perspectiva de Augé (2010) nas grandes cidades da África, América Latina, na qual São Paulo pode se inscrever, bem como em outras do ocidente desenvolvido, existem zonas internas que se apresentam “desqualificadas”, onde se refugiam as pessoas vítimas da precariedade e clandestinidade e os desempregados. São terrenos baldios, lugares abandonados; a forma nua do “não lugar”, entendido como espaços nos quais não há inscrição de relações sociais, mas também não são espaços de circulação e de comunicação: são o oposto dos “não lugares” da sobremodernidade vitoriosa.

Para Augé (2010) a supermodernidade, que encontra expressão nas cidades, criou espaços que se opõem ao conceito de lugar antropológico; este pode ter três características essenciais. O lugar possui uma identidade partilhada por um conjunto de indivíduos ou por um grupo, podendo ser o local do nascimento que é comum a vários dos membros de um agrupamento social, a terra de origem, a cidade onde se nasceu, o bairro. O lugar assume também uma dimensão relacional com os membros da família, ao qual todos se referem como a casa ou o lar onde desenvolveram laços de relações familiares ou de amizade. O lugar pode ainda ser uma referência histórica, muitas vezes agregando a identidade e a relação familiar ou gregária, sendo referido como o lugar de seus antepassados e das memórias coletivas de um grupo. O lugar constitui-se numa elaboração simbólica ou concreta do espaço e nele pode prevalecer o “social orgânico”, dotado de sentido para quem o compartilha.

Já os não lugares são espaços de passagem, coletivos e usados com finalidades específicas, nos quais não se inscrevem laços de identidade, de relações e de história, sendo eles aeroportos, estações ferroviárias, trânsito e meios de transportes, os quais, embora apresentem grande movimentação de pessoas, não possuem as características do lugar.

As relações dos indivíduos com os não lugares são feitas pelo o que Augé denomina de “textos”, que são as placas de comunicação visual e pictogramas existentes para orientar as pessoas nos locais de uso coletivo. São mensagens como “Proibido fumar”, “Vire à direita”, “Retire seu cartão”. Trata-se do que Augé denominou como sendo a “invasão do espaço pelo texto”. As relações que ocorrem nesses espaços são contratuais, nas quais, normalmente, mediante pagamento a necessidade do indivíduo é satisfeita. Esta cidade tornada texto, descrita por Augé, aproxima-se bastante daquela de Walter Benjamin, em “Rua de Mão Única” (1987).

O espaço do não lugar não cria identidade, mas solidão e similitude no indivíduo, que muitas vezes pode ver-se no outro que compartilha o mesmo local, exposto à mesma condição.

Na supermodernidade os lugares e os não lugares se interpenetram e se transformam constantemente em por toda parte, como Augé (1987) analisa na obra “*Un ethnologue dans le métro*”, na qual estudou o metrô de Paris.

Embora sendo a princípio um lugar de passagem, um não lugar, a viagem de metrô pode assumir a característica de lugar ao levar o viajante a passear por suas memórias individuais e coletivas em estações que lembram momentos agradáveis do passado ao lado de pessoas queridas ou em paisagens que descortinam visões de restaurantes, padarias, bancas de jornal, calçadões. Os nomes de lugares e pontos de encontro podem igualmente ser familiares e trazer lembranças.

A viagem de metrô se constitui um exercício de “leitura e cartografia” que pode ser feito tentando-se adivinhar a vida amorosa, familiar e profissional dos outros usuários, podendo possibilitar uma grande experiência de fraternidade e alteridade, ao imaginar-se que outros viajantes possuam histórias parecidas com as nossas, sem, contudo encontrá-las de fato.

A viagem fornece ainda um exercício de diversidade por colocar em confronto sociabilidades de pessoas de várias etnias, faixas etárias, vestimentas e sinais distintos. Augé (1987) acredita que o metrô de Paris se constitui num sistema simbólico, dotado de linguagens e de cultura próprias que se expressam em dimensões econômicas, estéticas e morfológicas que se articulam entre si.

Atualmente, o mundo se apequenou devido ao transporte aeroviário e à comunicação digital. É possível viajar sem sair do lugar, a internet conecta o planeta todo: o homem pode tê-lo sem sair de sua sala de visitas. O tempo, o espaço e experiência da viagem foram rompidos. Ao lado das grandes viagens que

atravessam mares e ares e cruzam continentes, há também outra modalidade, que são as viagens dentro das grandes cidades, nas metrópoles.

Isto se dá devido às dimensões geográficas que as cidades adquiriram e ao fato de haver divisão de territórios distintos entre moradia e trabalho. Muitas dessas viagens são feitas a partir de cidades próximas a um centro-cidade que exerce atração de empregos e, até mesmo dentro de uma cidade, de um bairro periférico para um bairro central que oferece oportunidades de trabalho, saúde ou educação.

Assim, as viagens que no passado foram ofício dos navegadores, cientistas e estudiosos transformaram-se para o homem moderno em uma necessidade. Há que se viajar por necessidade para poder cumprir o seu ofício, sua profissão, mesmo que pelos espaços diversos da própria cidade em que vivem.

2.5.1 A distância das ruas, isolamento e segregação espacial na cidade de São Paulo

A partir das questões tratadas na seção 2.2 sobre as relações existentes entre urbanismo e formas de sociabilidades analisadas por Sennett (2010), retomamos nesta seção tais questões, mas agora na perspectiva de Teresa Caldeira (2000) que trata dessas mesmas relações na cidade de São Paulo, local de nossa pesquisa.

Segundo Caldeira (2000), um traço importante das cidades é a segregação social e espacial dos indivíduos que ela proporciona, uma vez que as normas que organizam o espaço urbano são basicamente padrões de diferenciação social e de separação de pessoas e grupos. Tais regras que variam histórica e culturalmente carregam princípios estruturadores da vida pública e apontam para a maneira como os indivíduos se inter-relacionam no espaço urbano. No caso da cidade de São Paulo, sobretudo nas duas últimas décadas do século XX, o crime, o medo da violência e o desrespeito aos direitos dos cidadãos, combinados com transformações urbanas produziram um novo padrão de segregação espacial, quando, paradoxalmente, ao lado da consolidação democrática, cresceu a criminalidade e a violência. Estes dois fatores contribuíram para disseminação do medo na população – sua narrativa revelou-se contagiante - e da adoção de

estratégias de proteção, sendo o seu aspecto mais notório a construção de muros, como poderemos ver adiante.

Ao longo do século XX a segregação social expressou-se de três maneiras diferentes em São Paulo. A primeira, que prevaleceu do final do século XIX até a década de 1940, consistiu no uso de pequena parcela do território urbano por parte dos diferentes grupos sociais, embora houvesse uma tendência de a elite ocupar a parte mais alta da cidade. Nesse período, caracterizado por intenso processo de industrialização, a cidade assiste à construção de muitas fábricas e moradias e, até 1930, ela possui um aspecto caótico. As residências precisavam ser feitas rapidamente para receber novos trabalhadores. As diferentes funções da cidade não eram separadas no espaço: serviços, comércio e indústrias eram instalados uns próximos aos outros.

As moradias de ricos e pobres se diferenciavam em dois aspectos. O primeiro deles era o padrão construtivo da arquitetura das moradias: a distribuição dos cômodos, dos materiais empregados, os banheiros, fachadas etc. O segundo aspecto era a posse do imóvel, uma vez que, no começo do século XX, cerca de 80% das moradias eram alugadas e habitadas pelos mais pobres. Assim, coabitavam, em um mesmo bairro, indivíduos abastados e os mais pobres.

No começo do século XX, a cidade de São Paulo havia crescido e as preocupações da elite e do Estado com a discriminação e controle da população se traduziam em aspectos como a saúde e a higiene, ligadas ao saneamento. Doença, sujeira e promiscuidade eram associadas ao crime. Em 1890, foi criado o Serviço Sanitário a partir do qual agentes do Estado passaram a inspecionar as moradias pobres, sobretudo os cortiços, procurando pessoas doentes e criando estatísticas e registros. Tais visitas foram vistas pelos mais pobres como instrumento de controle social. A elite começa então a distanciar-se dos mais pobres, indo estabelecer-se em regiões afastadas, como Higienópolis, Campos Elíseos, e Avenida Paulista.

Nas décadas de 1940 a 1980, outra maneira pela qual se revelou a segregação foi a ocupação de parcelas maiores do espaço urbano, com as classes médias e alta instaladas nas regiões centrais, dotadas de boa infraestrutura, e os pobres nas periferias recém-conquistadas, distantes das facilidades e dos serviços públicos e com condições de vida precária.

Esse novo padrão, segundo Caldeira (2000), reúne quatro características. Em primeiro lugar, a dispersão: a densidade populacional caiu de 110 hab./ha em 1914

para 53 hab./ha em 1963; depois disso, as classes médias e ricas passaram a habitar bairros centrais, com boa infraestrutura e os pobres nas áreas periféricas, via de regra em lotes ilegais, sem equipamentos e serviços públicos (asfalto, eletricidade, água, saneamento, telefone, transporte, escolas, hospitais). Em terceiro lugar, a aquisição de habitações próprias tanto por parte de pobres quanto de ricos e, por fim, o declínio do serviço de bondes e a criação de sistema de transporte público assentado na utilização de ônibus voltado para os mais pobres e o uso do automóvel por parte das classes média e alta.

Desta maneira, a criação do serviço de ônibus surge impulsionando esse padrão de urbanização, pois não demandava a instalação de trilhos e eletricidade, tendo mais capilaridade no território e podendo chegar às periferias e em ruas não asfaltadas. Os ônibus foram responsáveis por realizar o longo deslocamento da massa de trabalhadores de locais mais longínquos da cidade de São Paulo para as regiões mais centrais, onde se concentravam a maioria dos empregos.

O serviço de ônibus foi, em grande parte, incentivado por empresários que também eram especuladores imobiliários que detinham lotes e grandes áreas em regiões distantes. A Companhia Municipal de Transportes Coletivos- CMTCC foi criada para substituir os bondes, considerados obsoletos à época e também para operar o sistema remanescente de bondes.⁵

A legislação existente, enquanto que por um lado controlava o perímetro urbano, por outro permitiu a falta de regulamentação das áreas suburbana e rural, possibilitando distintas formas de exploração por parte dos especuladores imobiliários, como grilagem e desrespeito às dimensões mínimas dos terrenos prescritas na lei. As estatísticas da Secretaria de Planejamento de São Paulo refletem tais práticas: no início dos anos 1990 aferiu-se que 65% de toda a população da cidade morava em residências com pelo menos uma forma de ilegalidade.

O padrão de segregação centro/periferia consolidou grandes disparidades, separou os mais ricos dos mais pobres por grandes distâncias, pelo tipo de habitação e também pela qualidade de vida. O Plano Urbanístico Básico de 1968 aponta que enquanto no centro havia apenas 1,3% de domicílios sem água encanada, no bairro de Itaquerá, periferia leste da cidade, 89,3% dos domicílios não

⁵ Fonte: www.sptrans.com.br/museu

possuía. No presente trabalho iremos nos debruçar também sobre esse padrão de segregação espacial que gera, desde então, as grandes viagens pelo território urbano de São Paulo.

O padrão de moradia da classe média de São Paulo, a partir do final dos anos 1960 foi sendo alterado com a concessão de financiamentos de apartamentos, transformando a fisionomia dos bairros centrais da cidade. O Sistema Financeiro de Habitação - SFH, por meio do Banco Nacional de Habitação - BNH, impulsionou a criação de grandes empresas de incorporação imobiliária que emprestavam dinheiro do SFH para a construção de edifícios ou conjuntos habitacionais para ser vendidos com financiamento no BNH. Entretanto, os apartamentos para a classe média passaram a ser construídos longe do centro, na região sudoeste, onde foram erguidos os primeiros condomínios fechados, com infraestrutura semelhante à de clubes.

Embora a oposição centro-periferia se faça presente na cidade, há novas forças que distribuem de maneira diferente as classes sociais e as atividades econômicas a partir dos anos 1980 até o presente, e que representam o terceiro padrão de segregação social.

Nesse período, a taxa de crescimento populacional diminuiu, revertendo tendências demográficas que haviam marcado a cidade nos últimos cem anos e instalou-se uma crise econômica no país. A dinâmica econômica mudou e o perfil industrial de São Paulo declinou, cedendo espaço a atividades terciárias, sobretudo de serviços que se articulam em cadeia global com locais remotos do planeta. Os mais ricos afastaram-se das regiões centrais da cidade em direção aos municípios do noroeste da região metropolitana, antes ocupados por pessoas pobres, vindo a se configurar um novo tipo de habitação, o enclave fortificado, como resposta ao medo e ao crime violento que começou a crescer na década de 1980, e pelos quais todas as classes sociais, inclusive as mais pobres sentiram-se ameaçadas.

O enclave fortificado é representado por condomínios fechados, murados, com finalidades residenciais e comerciais, com entradas vigiadas por modernos sistemas de segurança durante as vinte e quatro horas do dia. Os acessos e saídas são minuciosamente controlados, bem como toda a movimentação das áreas internas. Os enclaves são autônomos e a sua vida parece independender da vida da cidade: no interior desses empreendimentos costuma haver todo o tipo de serviços, comércio e opções de lazer, de forma a evitar o contato com o exterior e fixar o

morador no próprio local. Os ambientes dos enclaves são, quase sempre, socialmente homogêneos e apresentam-se como opostos à cidade.

O conceito de enclave rapidamente ultrapassou os condomínios e expandiu-se por toda a cidade, nos prédios de apartamentos, *shoppings centers*, escolas, hospitais, sendo adotados por moradores dos bairros mais pobres que também ergueram seus muros. Os enclaves, isolando os diferentes e agregando os iguais, operam uma elaboração simbólica nos indivíduos transformando isolamento e restrição em símbolos de status e prestígio.

Os enclaves são voltados ao uso coletivo restrito, embora sejam privados e enalteçam esse aspecto, ao mesmo tempo em que desvalorizam o que é público e aberto.

Em resumo, a adesão maciça à lógica do enclave transformou São Paulo em uma cidade de muros onde os contatos com pessoas diferentes das que moram ou utilizam esses locais, provocam mudanças no uso do espaço público e nas interações que nele ocorrem.

As estratégias de segurança adotadas pelos cidadãos provocaram mudanças na paisagem urbana, nos usos da rua, dos transportes públicos e nos padrões de circulação. O símbolo da experiência da cidade, do encontro com estranhos e com a massa de anônimos - pressupostos da modernidade - parecem comprometidos frente à realidade de uma cidade de muros.

Segundo Milton Santos (1990) esse modelo de urbanização que isola espacialmente os mais pobres excluindo-os do acesso às oportunidades da cidade coloca-os em situação de isolamento. O transporte público, que por definição tem natureza coletiva, torna-se neste contexto o meio principal e, muitas vezes, a única forma de deslocamento dos mais pobres às áreas mais centrais da cidade. Nelas estão localizados prioritariamente, além dos postos de trabalho, os bens e serviços essenciais, complexos hospitalares, equipamentos culturais esportivos, bibliotecas, entre outros serviços os quais os mais pobres dependem.

3. A CULTURA DOS VIAJANTES

3.1 As distâncias do cotidiano

Os viajantes percorrem longas distâncias físicas dos bairros onde moram - as periferias - até o local de seus empregos, normalmente localizados nas regiões mais centrais da cidade, como o centro antigo, o centro expandido (Avenida Paulista) ou o centro “luxuoso”, da região da Av. Brigadeiro Faria Lima e Av. Luiz Carlos Berrini. Nenhum dos entrevistados para esta pesquisa trabalha perto de sua residência.

Para chegarem ao trabalho, começam por uma caminhada a pé, na saída de casa, que costuma demorar cerca de vinte minutos, passando muitas vezes por locais desertos, até chegarem a uma rua ou avenida mais movimentada, servida por ônibus. Normalmente, os veículos menores - os micro-ônibus - são os que servem os bairros periféricos. Os entrevistados relatam que em São Paulo há muitas opções de linhas de ônibus para se deslocar, embora não haja muita regularidade nos horários de chegada e algumas linhas sejam muito lotadas.

Os viajantes embarcam no ônibus e viajam até um terminal urbano, onde pegam veículos maiores (articulados, chamados de “sanfones” ou “sanfonados”) que servem as regiões mais centrais de São Paulo. Muitos preferem usar terminais de ônibus, que consideram mais organizados, ao invés de esperar pelo ônibus na rua. Nesses terminais existem banheiros, lanchonetes, caixas eletrônicas, venda e recarga de Bilhete Único. Este último foi criado em 2005, e permite ao usuário utilizar até três ônibus no intervalo de duas horas, pagando somente uma tarifa o que representa grande economia para o viajante. Para muitos usuários, a viagem não acaba quando descem do segundo ônibus, necessitando ainda tomar o metrô para chegar ao trabalho.

O tempo das viagens é variável, depende das condições do trânsito e de eventuais falhas técnicas do metrô. Há quem adiante o relógio em até uma hora em relação ao tempo planejado e previsto da viagem, considerando a possibilidade de ocorrer um atraso dessa grandeza.

[...] quando eu saio de casa, eu já saio pronta para, no máximo, em dez minutos eu pegar o meu transporte para eu poder ir para onde eu vou. Eu geralmente saio com o relógio com uma hora de antecedência geralmente, e com o relógio mesmo. Mesmo na expectativa de o meu ônibus chegar nos próximos dez minutos. (Mulher, 33 anos, professora, zona sul)

Em média, a viagem de ida para o trabalho pode durar de uma até três horas e meia, ou seja, um viajante pode chegar a gastar, no mesmo dia, até 7 horas só no transporte. Essas viagens acontecem durante os cinco dias da semana, sempre nos mesmos horários e muitos saem de casa e a ela retornam acompanhados pelas estrelas, já que começam a viajar de madrugada, e terminam à noite. A luz e o sol ficam para trás, e são vistos apenas das janelas dos escritórios ou, na hora ao almoço, por aqueles que não consomem a marmitta no próprio local de trabalho.

As viagens começam por volta das 04h00min e podem se estender até as 08h30min. O retorno se dá em horários diferentes, dependendo se o viajante, além de trabalhar, estude ou faça outra atividade. Os horários de retorno ocorrem em uma faixa horária mais alargada, entre as 17h00min até as 23h30min, e só por esse tempo gasto em deslocamento, principalmente os estudantes, depreende-se que o tempo para o descanso, lazer e convívio familiar e social é bastante reduzido. Os viajantes reclamam de um “cansaço crônico”, só superado, para alguns, com o sono dos finais de semana, ou com as férias.

Alguns viajantes percorrem tais trajetos há pelo menos um ano; muitos, no entanto, realizam o mesmo percurso em um período que varia de cinco a dez anos. Os que fazem o mesmo trajeto por anos a fio têm conhecimento dos horários de partida e dos itinerários dos ônibus, e desenvolveram grande familiaridade com os meios usados. Com frequência criticam a inexistência de um sistema unificado e eficiente de informações sobre mobilidade na cidade de São Paulo.

Abaixo apresentamos o quadro de viagens dos entrevistados e as distâncias diárias percorridas.

Quadro 1: Viagens e distâncias diárias percorridas

	Nome	Bairro de Origem- Região	Bairro de Destino	Meios utilizados	Distância/ km/dia
1	Ademar	Itaim Paulista- Z.Leste	Paraíso	Ônibus, trem e metrô	64
2	Alciana	J. Rizzo- Z. Oeste	V. Olímpia	Ônibus e metrô	14
3	Alessandra	Ipiranga - Z.Sul	Centro e Perdizes	Ônibus, metrô	13
4	Antonio	Grajaú- Z.Sul	Centro e Consolação	Ônibus e metrô	60,4
5	Carlos	Butantã- Z.Oeste	Pinheiros	Ônibus	13
6	Cibele	Butantã - Z.Oeste	Morumbi e Aclimação	Ônibus, metrô, trem	24
7	Cristiane	B. do Limão- Z. Norte	Liberdade	Ônibus e metrô	26
8	Daniel	Guaianazes- Z. Leste	V. Mariana	Ônibus e metrô	28
9	Felipe	Itaquera- Leste	Parelheiros e Perdizes	Ônibus, trem e metrô	101,8
10	Fernanda	Pirituba- Z. Norte	Centro e Pinheiros	Ônibus e metrô	31
11	José Maria	J. Carombé Z. Norte	Centro	Ônibus	27,8
12	Josefa	Itaquera- Z. Leste	Tatuapé e Paraíso	Ônibus	29
13	Judite	C. Patriarca- Z Leste	B. Funda	Ônibus,trem e metrô	35
14	Letícia	S. Miguel. Z. Leste	S. Cecília	Ônibus e metrô	48
15	Luciana	J. Miriam- Z. Sul	Centro	Ônibus e metrô	35,2
16	Marcelo	J.Previdência- Z.Oeste	Centro	Ônibus e metrô	26,2
17	Marília	V. Madalena- Z. Oeste	Sacomã	Ônibus e metrô	28,6
18	Marília	S. Miguel- Z. Leste	Higienópolis	Ônibus e metrô	50
19	Miriam	J.N.Horizonte- Z. Sul	V. Mariana	Ônibus	50,4
20	Rogério	Centro	V.Madalena	Metrô	16

Em relação às longas distâncias percorridas pelos viajantes, a cidade de São Paulo expandiu os seus limites entre as décadas de 1940 a 1980, período em que ocorreu, como demonstra Caldeira (2000), a consolidação de um modelo de urbanização centro-periferia, ou seja, o distanciamento espacial na cidade entre ricos e pobres. Os ricos estabeleceram-se nas regiões mais centrais, dotadas de infraestrutura urbana, enquanto os pobres foram sendo empurrados em direção às periferias desprovidas dela. Ao mesmo tempo, agentes imobiliários deixaram intencionalmente grandes espaços vazios nas áreas centrais para futuras especulações. Santos (1990) aponta que no início da década de 1980, cerca de 43% dos terrenos na cidade estavam concentrados nas mãos de apenas 954 proprietários. A configuração espacial que resultou desse modelo, segundo Santos (1990), contribuiu para a formação de uma cidade espalhada, o que criou a necessidade de sua população mais pobre realizar grandes deslocamentos diários para chegar ao trabalho. As distâncias criaram o isolamento dos mais pobres, que se tornaram “prisioneiros do espaço local”.

As caminhadas dos viajantes entrevistados no início do dia, para alcançar um ponto de ônibus, são feitas em calçadas frequentemente não pavimentadas, em alguns casos inexistentes, como foi citado por um morador do bairro do Grajaú, considerado um dos bairros mais violentos de São Paulo⁶. Segundo ele, as construções não obedecem aos recuos legais em relação às calçadas e não possuem o mesmo alinhamento; algumas edificações avançam ainda sobre as calçadas com rampas e degraus.

Assim as calçadas se tornam estreitas, irregulares e desniveladas, obrigando os passantes a circularem pelo leito da via, disputando o espaço com carros, motocicletas, caminhões e ônibus, com o conseqüente risco de atropelamentos. A situação se agrava mais para as pessoas em cadeira de rodas que, na ausência de calçadas, são obrigadas a circularem na rua ao lado de veículos maiores e pesados, em situação de total desvantagem e de grande perigo. Tais imagens nos remetem àquelas relatadas por Sennett (2010) sobre os antigos caminhos da Idade Média,

⁶ Ver a respeito: Mapa da Desigualdade 2013

Pesquisa realizada pela Rede Nossa São Paulo em todos os distritos da cidade de São Paulo, que de 55 indicadores aferidos relacionados à qualidade de vida da população paulistana, Grajaú possui 32 indicadores ruins.

<http://www.nossasaopaulo.org.br/portal/arquivos/Combate-a-desigualdade.pdf>

onde não havia rua e sim passagens tortuosas, não delimitadas, que intencionalmente desestimulavam a circulação e o contato entre as pessoas. Os bairros pareciam planejados para não se comunicarem, assim como as periferias de São Paulo que também parecem não estimular o contato entre os moradores.

[...] e, na minha parte, também tem pouca calçada, porque as pessoas fazem as casas e comem as calçadas, e o Grajaú, pelo menos naquela parte que vai para a estação, já tem bastante calçada. Quase não tem calçada, calçada pequenininha, você tem que andar no meio da rua, o pavimento é velho, cheio de buraco, todo desnivelado, sujo, cheio de lixo, que as pessoas jogam papel no chão, cheio de lixo no chão [...] (Homem, 22 anos, office-boy, zona sul).

As moradias de muitos bairros periféricos, descritas por alguns entrevistados, são muradas e fechadas por portões de ferro, traduzindo a adesão do conceito de enclave fortificado de Caldeira (2000) por parte dos moradores de bairros mais pobres.

Outros relatos indicam também a existência de buracos, lixo, animais mortos e lama. Tantas imagens apreendidas pelos viajantes sobre esses aspectos da periferia podem ser entendidas como signos que se juntam e formam uma linguagem, onde significados e significantes aludem e reforçam o abandono, a violência e o descaso com a vida dessas populações.

Os entrevistados opinam que as melhores calçadas da cidade de São Paulo, planas, sem obstáculos e iluminadas encontram-se nas regiões onde moram os mais ricos, sobretudo as da Avenida Paulista e região, do Itaim Bibi, Brooklin e da Avenida Faria Lima, sendo usadas por trabalhadores mais abastados e mais qualificados do que eles.

[...] Ah, eu acho que é melhor andar na Avenida Paulista, no entorno da Paulista, naquela região do Jardins, Bela Vista, porque as calçadas são boas e é mais seguro! Você se sente mais seguro, tem a questão pra andar a noite, luminosidade das ruas [...] (Homem, 39 anos, funcionário público, zona oeste).

Com todos esses traços e imagens contrastantes, além das distâncias físicas que enfrentam na cidade, os viajantes constatam também outro tipo de distância: a social. Como vimos, a viagem que começa na porta da residência do viajante, muitas vezes é feita na escuridão, e ele facilmente verifica que não falta luz nas regiões mais ricas da cidade, por onde transita.

Este tipo de avaliação, feita pelo viajante, revela não só a percepção da existência de fronteiras físicas, sociais e simbólicas na cidade, de grande desigualdade na estrutura de serviços e nos padrões urbanísticos, mas também a vivência dessas desigualdades. Essas fronteiras são cruzadas diariamente nos meios de transporte públicos, em um ir e vir onde vários territórios são visitados e vividos pelos viajantes.

A espera pelo ônibus na rua nem sempre é considerada agradável, pois muitos o aguardam em locais ermos, próximos a favelas onde assistem a adolescentes usando crack, crianças se prostituindo, e traficantes controlando a região. Os pés doem e há apreensão, medo e tensão.

Conforme a estação do ano, enfrentam chuva e frio, já que não há proteção e nem abrigo nos pontos de parada de ônibus. Nesses locais, sobretudo as mulheres têm receio de assaltos e estupro. Muitos viajantes presenciaram assaltos ou já foram assaltados. A espera dos ônibus em corredores exclusivos é considerada mais agradável, pois há cobertura e proteção lateral para os viajantes, embora alguns reclamem da existência de lixo também nesses locais:

[...] eu acho que poderiam melhorar os pontos mesmo, porque os pontos são ruins, e tem tipo só um ponto ou dois pontos, aí, é muita gente, aí fica uma fila tipo dobrando, a fila vai parar lá... E chove, não tem como você se abrigar, não tem banco para sentar [...] (Homem, 22 anos, office-boy, zona sul).

Mas a tensão da espera é amenizada quando o viajante encontra algum conhecido, nem que seja de vista, e com o qual costuma viajar, alguém do seu “pedaço” no entendimento de Magnani (2002). Alguns são considerados “colegas”, com os quais viajam anos a fio, embora às vezes nem saibam seus nomes. Muitos puxam conversa com outros passageiros sobre as condições climáticas, eventualmente sobre resfriados, gripes e alergias por elas provocadas.

[...] [conheço] só de vista, porque eu não sei o nome de... De poucos eu sei o nome. Mas, só de vista, eu nunca perguntei o nome, nunca perguntaram meu nome. Eles também não sabem meu nome, não. [Risadas] (Homem, 60 anos, porteiro, zona leste).

Muitas dessas descrições nos remetem aos conceitos de Augé (2010) sobre os aspectos contraditórios da urbanização, a existência de cidades assemelhadas

em alguns locais do planeta, com projetos dos mesmos arquitetos, com as mesmas marcas e produtos de consumo que traduzem valores da globalização, o “mundo-cidade”. Mas, também há locais no planeta onde ocorrem conflitos, tensões e revelam contradições com grandes distâncias sociais entre ricos e pobres, a “cidade-mundo”. Criam-se fronteiras entre ambos os grupos e exclusões socioespaciais, como pudemos constatar na nossa pesquisa.

Na “cidade-mundo”, os mais ricos se instalam nas regiões centrais que são servidas por boa infraestrutura de serviços de água, esgotamento, iluminação pública etc., enquanto que aos mais pobres restam as periferias da cidade, consideradas o *lócus* de todos os seus problemas sociais como pobreza, desemprego, violência e sub-habitação.

3.2 Ritos preparatórios da viagem

Devido às distâncias percorridas, o tempo despendido nos deslocamentos, à imprevisibilidade da jornada e à necessidade de dar conta das contingências da viagem é que o viajante sempre leva consigo uma bagagem acomodada em mochilas, bolsas, pastas ou sacolas com propagandas de lojas que lhe são úteis na aventura diária. O viajante não quer ser pego de surpresa.

Essa bagagem contém objetos que atendem às necessidades da viagem e víveres; tanto alimentos para as refeições, quanto água e guloseimas de fácil consumo para serem ingeridas durante as viagens. Observou-se que algumas mulheres jovens transportam água em garrafinhas, sendo algumas da marca “Perrier”, de cor verde, em compartimentos laterais das mochilas que ficam visíveis aos demais viajantes. A julgar pelo estado de desgaste da garrafinha, depreende-se que o vasilhame já foi muito reutilizado e que a água transportada não é mais a engarrafada em Vergèze, no sul da França, mas outra, de “fonte” doméstica. Entretanto, as garrafinhas são ostentadas como um símbolo possível de sofisticação e diferenciação nas viagens.

Recorremos a Zygmunt Bauman (2008), para entender esse comportamento de algumas viajantes. De acordo com a sua visão, a sociedade de produtores, marcada pelo trabalho do final do século XIX e início do XX, sofreu transformações e, na atualidade, caracteriza-se como uma sociedade de consumidores de objetos que prometem satisfazer os desejos humanos. Em consequência disso, ocorreu a

redução do espaço social apenas à dimensão de um espaço de mercado e de consumo. O desejo dos indivíduos por objetos de consumo, como o caso da água *Perrier*, exibida na viagem, pode ser entendida como um novo tipo de arranjo social e um novo atributo da sociedade, o qual Bauman denomina de consumismo e que ocupa lugar de alta relevância na vida humana.

Para se tornar sujeito, o indivíduo é aliciado, estimulado a se promover como mercadoria, necessitando ser atraente e desejável, tal qual uma mercadoria para poder cumprir a finalidade de sua existência. O ambiente existencial transforma-se, assim, na sociedade dos consumidores, onde os limites entre sujeito e objeto não possuem mais contornos claros como outrora e ambos se confundem. O mercado leva o indivíduo a pensar que é soberano, independente e distinto do objeto, quando na realidade ele também é tratado como tal, como uma mercadoria, mecanismo que Bauman, parafraseando Marx, nomeia de “fetichismo da subjetividade”.

Os viajantes que permanecem por mais tempo na rua, os que praticam o “longo percurso”, devido ao fato de estudarem, ou por exercerem atividades em vários locais, e retornarem mais tarde são os que carregam mais itens. Há uma frequência de certos itens que, poderíamos dizer, compõem o kit básico, a saber: fotocópia de documento de identificação (o documento original raramente é carregado, pois o viajante teme ser furtado ou assaltado); telefone celular; relógio de pulso; cartão de banco; Bilhete Único; chaves; foto de algum ente querido; algum agasalho; uniforme, guarda-chuva; óculos de sol e analgésicos. Alguns viajantes recebem vale-transporte do empregador, com um crédito em valor suficiente para realizar todas as viagens do mês, não sendo necessário carregar dinheiro em espécie na viagem. As quantidades de dinheiro levadas são pequenas, as verificadas na pesquisa variaram de R\$ 5,00 a R\$ 20,00.

No kit dos viajantes de “longo percurso” são agregados mais componentes, como meias de lã; cachecóis; remédios para estômago e alergias; *nécessaire* com artigos de higiene como escova de dente e de cabelos; cigarros; anticoncepcional; garrafa térmica com café; canetas; pinça; desodorantes; amostra grátis de perfumes; batons, absorventes, preservativos; livros, cadernetas, cadernos; marmitas e lanches. Estes últimos, de acordo com a duração da viagem, são fracionados em porções e alguns acondicionados em pequenos potes de plástico – *tupperware* - para serem consumidos ao longo do dia, até a noite, principalmente como recurso para economizar com a alimentação na rua.

[...] porque o tempo aqui em São Paulo muda muito rápido de uma região pra outra e eu fico resfriado fácil, inclusive hoje eu to resfriado (risadas). Então eu não saio sem um sueterzinho e sem um guarda-chuva. Eu levo a minha carteira, levo dentro da bolsa, levo livros porque às vezes eu preciso, né? Não dá tempo, levo documentação que eu preciso levar pro escritório... Remédio... Pasta e escova de dente é até um problema, Porque de tanto trabalhar em ambientes em que eu passava o dia na rua e eu não tinha tempo de asseio, eu perdi esse hábito, que é um hábito muito saudável, aliás, não ter esse hábito é que não é [...](Homem, 24 anos, educador social, zona leste).

Para Abraham A. Moles (1981) os objetos são produto do “homo faber”: constituem-se em extensão do ato humano e adquirem o caráter de instrumento de ação, e não resultado causal da natureza. Ao longo do tempo, os objetos assumiram importantes dimensões na vida humana, podendo-se destacar, primeiramente, a sua relevância no nosso cotidiano, que é construído e cercado por inúmeros deles.

Os objetos também operam como mediadores entre o homem e a sociedade, tendo fixado uma economia própria, constituindo-se em mercadorias produzidas e adquiridas para satisfazer múltiplas necessidades. Outra dimensão possível dos objetos é que, por meio deles, a sociedade é revelada em sua progressiva desnaturalização, na medida em que produzimos quantidade cada vez maior de objetos, tornando-nos dependentes deles. Há também outra dimensão comunicativa dos objetos que transmitem valores individuais e coletivos, tendo eles se transformado em símbolos de status e distinção.

Moles (1981) assinala também que os objetos atendem a diversas necessidades humanas que, por sua vez, podem ser classificadas em escala. Tais necessidades podem ser de natureza biológica, social, de manutenção de uma autoimagem e também de luxo. Neste ponto colocamos uma reflexão em relação aos objetos encontrados em nossa pesquisa: se o papel do objeto é modificar ou resolver uma necessidade, que situações esses objetos são chamados a transformar?

Os objetos levados nas bagagens pelos viajantes cumprem muitas das dimensões e atendem a muitas das necessidades assinaladas por Moles. Entretanto, o porte de fotografias de pessoas queridas, filhos, casais e namorados não parece enquadrar-se na escala de necessidades, levando-nos a supor que possam existir outras necessidades, sobretudo, as reveladas pelas fotografias: a necessidade de não sentir-se só na viagem, de estar acompanhado por alguém a

quem se queira bem. O viajante denota a necessidade de trazer para perto de si a sensação de aconchego e proteção, de experimentar sentimentos ternos e fraternos, que, a uma simples visão, possa atenuar eventuais sofrimentos e dissabores das viagens.

Para muitos viajantes entrevistados, a preparação da viagem começa na sua véspera, com a seleção e arrumação da bagagem considerada necessária, como em um ritual obrigatório, diário e repetitivo. Alguns viajantes consultam a meteorologia na véspera e separam a roupa adequada para enfrentar a adversidade climática prevista ou imprevista para o dia seguinte. Outros separam contas e carnês que devem ser pagos.

Os que levam *notebook* tomam cuidado na hora de sua colocação na mochila para não danificá-lo. Muitos objetos permanecem na mochila ou bolsa de um dia para outro, são cargas constantes e a organização das mochilas é feita dentro de uma lógica própria de cada viajante; mas de maneira geral, os objetos de uso constante, como chaves, celulares, guarda-chuva são colocados em bolsos laterais para permitirem mais fácil acesso. Apenas os alimentos, como lanches, frutas e marmitas são colocados na mochila no dia da viagem.

[...] Eu já vejo a meteorologia. Vamos supor, assim, na... segunda eu já vejo a meteorologia. Aí, no Climatempo já tem o da semana inteira, até a próxima segunda. Então eu já fico mais ou menos com aquela previsão na minha cabeça. Aí à noite eu chego, tomo um banho, janto ou vou ler alguma coisa ou escuto um pouquinho de música ou fico na internet. Aí já separo a minha roupa que eu vou vim no outro dia, porque eu já sei o que vai ser a... É, já separo a roupa, isso. E já minha bolsa já fica arrumada pra eu sair no outro dia, aí só tiro meu celular da bolsa, coloco do lado da minha cama e de manhã eu levanto, troco de roupa, tomo café e venho [...] (Mulher, 33 anos, assistente administrativo, zona sul).

Embora carreguem o que consideram necessário, a escolha dos objetos levados não se dá ao acaso e quase nunca são carregados na viagem objetos considerados bons e caros. O viajante dá preferência a portar coisas que não lhe causem grande prejuízo em caso de furto ou roubo. A montagem final da bagagem acaba por resultar em peso que o viajante deve carregar durante o dia todo nos seus ombros. Estima-se que a mochila montada com o kit completo chegue a pesar em torno de cinco quilos.

As roupas que os viajantes escolhem para cobrirem seus corpos são as da moda, mas apresentam um padrão simples e prático. Não são roupas de passeio,

são roupas resistentes para aguentar o cotidiano. Geralmente são tecidos que não amassam e fáceis de lavar, sintéticos, calças jeans e camisetas. Suéter e coletes que possam ser tirados caso o tempo es quente.

O vestuário dos viajantes é bastante parecido, apresentando uma uniformidade, sendo que essa semelhança, segundo Sennett (1974), tem suas raízes no século XIX. A diferenciação no vestuário que caracterizava e notabilizava a sociedade burguesa deixou de existir a partir do século XIX, com o advento da produção de roupas em massa. Tal mudança foi propiciada pela criação e venda de maquinários destinados à confecção de roupas e foi um facilitador da ascensão do capitalismo industrial. A partir de então, e cada vez mais, a distinção entre as pessoas e a de suas origens sociais foi deixando de ser imediatamente visível por sua aparência.

Nas viagens muitas mulheres usam calças jeans que elas consideram facilitar os movimentos do corpo: as caminhadas, subidas e descidas de ônibus, trens e metrô. São em geral roupas discretas e práticas. Muitas cores são usadas, à exceção das claras onde a sujeira pode aparecer com mais facilidade. Há mulheres mais idosas que usam saias e vestidos mais longos. Muitos viajantes, após usarem as roupas, não as retornam imediatamente aos guarda-roupas e também não as deixam sobre as camas onde dormem. Deixam-nas para que fiquem arejando e são lavadas com muita frequência, como se o ambiente da rua e dos transportes as contaminassem com muita facilidade, e tal contaminação não deve ser levada para dentro de casa. Desse hábito, depreende-se a ideia da rua como lugar associado à sujeira e doença, em oposição à casa, como lugar limpo e sadio.

Os calçados, em geral também parecem práticos, de saltos baixos, como bota, sapatilha e tênis considerados confortáveis para a marcha. Há a predominância de calçados com solas resistentes para enfrentar as caminhadas. Algumas mulheres mais jovens usam saltos altos e sandálias abertas. Normalmente, essas mulheres não carregam mochila, mas bolsa e não denotam realizar longos percursos nos transportes, circulando nas regiões mais centrais, sobretudo de metrô.

[...] não, assim, depois desse dia, que eu fiquei com o meu pé doendo, que eu fui no metrô, no metrô não, no ônibus, amassada que nem uma... uma sardinha na lata, eu falei assim “eu não vou mais de salto”, porque geralmente eu vinha de salto. Aí quando eu cheguei com o meu pé muito dolorido em casa por causa do salto, eu falei assim “eu não vou mais de

salto”. Agora... Agora eu procuro vim de sapatilha, de sandália baixinha [...] (Mulher, 33 anos, assistente administrativo, zona sul).

Observamos que grande parcela dos relógios, óculos, bolsas, tênis, guarda-chuvas, bem como de peças de vestuários como calças, camisetas e agasalhos usados pelos viajantes tratam-se de cópias ou de réplicas de marcas globais fabricadas na China, vendidas em todo o planeta, refletindo uma face do fenômeno da globalização. Tais produtos, além de serem mais baratos, são ofertados em grande quantidade, e parecem exercer atração nas camadas mais populares, sobretudo junto aos viajantes como pudemos observar.

3.3 Percepções, hábitos e linguagens dos viajantes

As viagens do dia sempre geram apreensão e o viajante, embora seja conhecedor de seus caminhos, sente-se mergulhando em uma aventura na qual pode se deparar com muitas dificuldades. São muitos os seus temores: que o ônibus se atrase, ou que o metrô quebre, que haja muita lotação, que o tempo esfrie ou que chova, que haja alagamento na cidade, greve dos transportes, trânsito, e que não consigam retornar para a casa no final do dia. Alguns mencionaram protestos com passeatas que obstruem vias por onde precisam transitar. Todos esses temores são fantasmas que assombram o cotidiano dos viajantes.

[...] de preferência eu quero chegar viva no lugar, em segurança, é viva no lugar, eu quero que não tenha acidentes porque se tiver já atrapalha todo o tráfego não adianta, tem que descer do ônibus e esperar o próximo e isso atrapalha muito, né. Eu quero segurança, todo mundo quer de preferência (Mulher, 21 anos, analista de compras, zona norte).

Mas o viajante também encontra facilidades nos seus deslocamentos. Dentre elas, referem-se aos terminais de ônibus onde os transbordos entre os ônibus são feitos; o Bilhete Único que facilita o pagamento da passagem; a viagem em algumas linhas; metrô fora dos horários de picos e a circulação de ônibus em faixas exclusivas, criadas no ano de 2013, durante a realização da pesquisa. Tais faixas, ao criarem um espaço de circulação somente para os ônibus, que deixaram de disputar espaço com automóveis, reduziram em até 40 minutos alguns percursos dos viajantes, resultando em menor cansaço.

[...] eu acho que facilidade no acesso ao transporte, porque eu acho que o transporte na cidade de São Paulo ele é bem acessível na questão de você conseguir se locomover pela cidade inteira pelo transporte público, seja ônibus, metrô ou trem. É uma cidade que você consegue se locomover inteira pelo transporte. Então eu acho que é uma questão que é fácil é acessível! O que eu acho que é ruim é a questão da lotação, eu acho que a lotação é ruim, é muito ruim a questão da lotação! Mas a questão de você saber que existe um transporte que te dá mobilidade para andar pela cidade toda, isso eu acho fantástico [...] (Homem, 39 anos, funcionário público, zona oeste).

Outro aspecto positivo da viagem apontado pelos viajantes é a limpeza de terminais de ônibus, em relação às décadas de 1980 e 1990 quando era considerada muito ruim. Eles apontam que as melhorias começaram no ano de 2000, com os corredores exclusivos e hoje grande parte da frota é de ônibus novos e modernos, bancos acolchoados, apoio para os braços e maior silêncio do motor.

As dificuldades do viajante são relativas ao atendimento, às vezes ríspido, de alguns operadores, e a forma de condução dos ônibus de motoristas, que correm muito e brecam. Entretanto, a dificuldade mais enfatizada se relaciona à lotação dos ônibus e do metrô, principalmente nos horários de pico. Reclamam da lotação dos ônibus, que os obrigam a esperar até por quatro veículos para conseguir entrar em um menos cheio.

[...] dificuldade eu percebo da lotação, por que é muito... Muita pessoa para pouco ônibus e o tempo de ônibus demora muito, que nem, mesmo de manhã, no horário de pico você às vezes fica trinta minutos esperando o ônibus, próximo ônibus, passar, e aí forma uma fila muito grande, aí enche, já sai do ponto inicial lotado, daí imagina como é que vai ficar no resto do caminho, né (Homem, 22 anos, office-boy, zona sul).

A lotação e suas consequências são, para os entrevistados, sem dúvida, a face mais nítida do desencantamento das viagens. Alguns associaram a lotação e o empurra-empurra à imagem de um abatedouro, aproximando a situação aos signos de animalidade. Aqui, nessa condição, relatam que os viajantes parecem distanciar-se da dimensão humana prevalecendo a imagem animal, onde a fala perde espaço e o código da comunicação é o gesto brusco, o empurrar.

[...] mas eu também acho que tem uma dureza nas pessoas, assim. Acho que elas, geralmente elas estão tão cansadas, querem tanto ver o delas, que várias vezes as pessoas não tem a mínima educação. Assim. Elas não esperam os outros saírem pra você entrar, elas fingem que tão dormindo pra não ver uma pessoa que ta precisando sentar, elas se empurram, elas são, né? Então eu vejo várias cenas absurdas, assim. Da mãe empurrando o filho, o filho ficando preso na porta, né? As

peessoas... É mundo cão mesmo, alguns momentos. Principalmente na hora do rush. [...] (Mulher, 32 anos, atriz, zona oeste)

Mas a lotação, para muitos é um fato relativamente recente no metrô, pois antes só acontecia nos ônibus. Os usuários do metrô lamentam que a lotação venha aumentando crescentemente ao longo dos últimos anos, sobretudo, na linha vermelha (Corinthians/Itaquera/Barra Funda) de manhã e, na linha verde (Vila Prudente/Vila Madalena), à tarde. Sobre a linha vermelha muitos reclamam de atrasos e falhas técnicas que impedem as viagens, obrigam os passageiros a descer e aguardar em local já lotado por outro trem, ou até mesmo andar pela via destinada à circulação dos trens, o que causa grandes transtornos e indignação dos viajantes.

De maneira geral, os viajantes também reclamam da falta de transporte na madrugada em uma cidade como São Paulo, afirmando que o metrô é fechado e que poucos ônibus circulam. Se precisarem retornar mais tarde com transporte público, não é possível fazê-lo; muitos já tiveram de ir de táxi, ou dormir de favor na casa de algum conhecido ou parente que resida em regiões mais centrais. Houve até mesmo um relato de uma professora que dormiu na rua, por falta de transporte na madrugada.

Muitos viajantes, para driblarem as dificuldades e, sobretudo, a lotação do ponto ou estação de metrô onde embarcam, criaram mecanismos para se defenderem e driblarem essas adversidades. Alguns viajantes embarcam no sentido contrário ao desejado, chegando até o ponto inicial do ônibus ou do metrô para lá pegarem um veículo vazio, onde têm oportunidades maiores de se sentarem.

[...] eu pego no final. Pra eu vim sentada no metrô, sabe o que eu faço? Eu pego o metrô, desço na Conceição e volto o Jabaquara pra eu vim sentada. Que senão, não tem condições... Eu vou, eu pego no Jabaquara... desço na estação Conceição, ando uma estação, depois pego sentido Jabaquara de novo e venho embora pra São Bento. Tudo pra poder vim sentada (Mulher, 33 anos, assistente administrativa, zona sul).

[...] dificuldade é, pra mim principalmente é o... A lotação, né? Quanto é cheio. Isso pra mim é a maior dificuldade. Para driblar...? Ah, tem aquelas estratégias básicas, de sempre tentar ir pros lugares que têm menos pessoas, tentar pegar o vagão um pouco mais vazio, o lugar que você se posiciona também é importante, no trem ou no ônibus pra você ter a rota de fuga pra poder sair na hora que chega no seu ponto, estratégia... não tem muita estratégia, porque você tá meio que sujeito àquilo, assim [...] (Mulher, 32 anos, atriz, zona oeste).

Algumas mulheres esperam pelo ônibus encostando-se em muros, longe do meio fio, para se protegerem de atropelamentos ou de pedras arremessadas. Tais condições revelam o convívio com a violência das ruas, mas também os artifícios desenvolvidos pelas viajantes entrevistadas para se protegerem dessas ameaças.

Outros viajantes, para driblar as dificuldades de lotação, calculam em que posição devem colocar o corpo para, em uma determinada localização da fila do metrô, poderem pular, no momento certo, para a porta do trem mais vazia. Há quem procure embarcar nos vagões que ficam longe das escadas que são considerados mais vazios. Usar as escadas fixas é expediente quando as escadas rolantes estão muito lotadas. Há ainda quem tenha mudado os horários de entrada e saída do trabalho para pegar a condução fora do horário de maior movimento.

Quando indagados sobre a preferência em relação a viajar de ônibus ou metrô, constatou-se que aos dois tipos de transporte são creditados aspectos agradáveis e desagradáveis. Os que preferem o metrô apontam que a viagem é feita em linha quase reta, sem curvas e solavancos, e com maior rapidez que no ônibus. Há televisores nos vagões, com programação exclusiva para distrair os passageiros. Esses defensores desejam que a cidade tenha mais linhas de metrô. O aspecto desagradável do metrô é o fato de ser entediante e ter luz fria. Há quem tenha medo de andar de metrô, por ser subterrâneo e andar em túnel escuro, com longos corredores. As estações grandes, com conexão entre linhas, são consideradas como labirintos e há quem receie se perder ou ser conduzido pela massa para uma direção indesejada.

[...] se eu pudesse, eu não andava de ônibus. É muito ruim, é muito chato, muito desconfortável, é horrível andar de ônibus. Horrível, ainda mais as pessoas também não ajudam, né? Aí fica pior. E andar de metrô, eu adoro! Porque é rapidinho... Ah, no metrô sempre tem alguma coisa, assim tem as propagandas nas televisões...Passa, é... Comercial da CVC, pacotes de viagem, essas coisas assim. (Mulher, 33 anos, assistente administrativo, zona sul).

Um dos aspectos agradáveis relatados a respeito da viagem no ônibus é o descortinamento da paisagem urbana, trazendo o exterior para dentro do veículo, fazendo o viajante alcançar a cidade de dentro do ônibus. Há os que gostam do ônibus, porque nele é possível ver a luz do dia e sentir o sol na pele.

Poder ver a vida das ruas, o movimento, as paisagens e poder interagir com outras pessoas, como vimos, constituem aspectos do encantamento das viagens. O

ônibus facilita a interação entre as pessoas, é nele que a conversa flui mais facilmente, e onde as pessoas ouvem histórias, contam as suas vidas umas para as outras, talvez por ser um serviço menos controlado e vigiado por câmeras, em comparação com o metrô.

Embora nem todos os viajantes gostem de usar os transportes públicos, eles não veem saída para os deslocamentos em uma cidade como São Paulo, pois reconhecem que, mesmo se possuíssem automóvel, também ficariam retidos em congestionamentos e acabariam tendo mais despesas adicionais de deslocamento. Muitos declaram que, no automóvel, o tempo é todo perdido: não há como ler, ouvir música, o que dá para ser feito nos transportes públicos. O transporte público pode oferecer uma tranquilidade ao viajante que o carro não possui, não tendo que preocupar-se onde estacionar, com roubos ou quebras. Alguns entrevistados mencionaram que a única solução para a mobilidade nas grandes cidades do planeta é o transporte coletivo, desde que com qualidade.

[...] a facilidade do transporte público é que ele te dá uma mobilidade sem preocupações adicionais, né? O que eu quero dizer com isso, quando você se desloca pra algum lugar de carro, você tem preocupações onde você vai parar esse carro, o que pode acontecer com seu carro, se ele vai ser roubado, danificado, você pode ter algum problema mecânico e a sua viagem, mecânica, aliás, problema de ordem técnica no seu automóvel e sua viagem fica prejudicada. Você tem que ter muito... A sua atenção tem que ficar maior, mais aguçada. E o transporte público não, você simplesmente se desloca, você pega o transporte numa boa, vai aonde você quer ir, né? Sem problemas adicionais. A dificuldade, evidentemente, é que a nossa malha de transporte, do município não é adequada ao número de habitantes da cidade, né? (Homem, 34 anos, técnico de informática, centro).

Podem-se observar diferentes hábitos nos usuários durante as viagens, seja no metrô, seja nos ônibus. Normalmente viajam sozinhos, em silêncio, e os mais jovens parecem não ter interesse em conversar. Quando entram com colega de trabalho, ou amigo, entabulam conversação, contam casos e dão risadas. Mas no geral as práticas adotadas nas viagens denotam o sentido de aproveitar o tempo que consideram perdido nos deslocamentos e que, às vezes, pode ser excessivo. É possível realizar alguma atividade quando o veículo não se encontra excessivamente lotado, pois nessa condição, não há o que fazer, apenas procurar um local para acomodar o corpo, e esperar a viagem acabar.

Muitos entabulam conversas pelo *messenger* do celular, ou escrevem mensagens no *WhatsApp*; os mais jovens digitam com bastante rapidez. Outros ouvem música, o que, para alguns, é uma tentativa de isolar-se do espaço em que se encontram. No entanto a música, às vezes alta, vaza do fone de ouvido e a depender do gênero pode incomodar os demais viajantes. O *funk* incomoda, enquanto que o sertanejo universitário e o samba não incomodam tanto.

Isso pode ser explicado porque o estilo funk, para muitos viajantes, é associado à periferia e à pobreza. Há quem aponte que o estilo remeta à violência e marginalidade das periferias de onde nasceu, no Rio de Janeiro. Mesmo sendo um tipo de música urbana, que se propagou em muitas cidades e é apreciado por jovens, muitos viajantes não gostam de ouvi-lo nas viagens.

[...] coisa de ouvir música ... E quando o pessoal reclama, a pessoa que ta ouvindo música alta abaixa, desliga? Ou não liga, não se importa? Eu já vi gente desligando e gente brigando de volta, falando “ah, não vou abaixar”, já vi os dois (Mulher, 32 anos, atriz, zona oeste).

Há viajantes que fazem palavras cruzadas na revista “Coquetel” que vão sendo decifradas em meio ao movimento, freadas e aceleradas. Muitos leem até em pé, e a literatura assume um tamanho diminuto: os jornais de outrora, imortalizados nas pinturas de cafés e do metrô parisiense do início da modernidade cederam lugar a livros e revistas de pequeno porte, o que facilita serem transportados na rua. A modernidade parece ter reduzido a dimensão do mundo a miniaturas. Os que leem jornal não encontram espaço suficiente para abri-lo e, ele precisa ser dobrado em quatro ou seis partes, ficando a parte de interesse de leitura reduzida e voltada para cima nas mãos do viajante.

Os gêneros de literatura utilizada na viagem são variados, havendo uma prevalência de livros religiosos, como Bíblia e Evangelhos, livros de autoajuda, livros didáticos e livros de idiomas estrangeiros, sobretudo, de inglês. Há romances e revistas sobre moda, maquiagem, decoração e notícias da televisão, como Gloss, Tititi, Lola, Capricho, Ana Maria apreciadas mais por mulheres. Talvez a literatura religiosa e a de autoajuda possam fazer o viajante suportar o cotidiano atravessado por dificuldades de viagem, de trabalho e da vida conturbada de uma metrópole como São Paulo.

As viagens no metrô, na grande maioria, ocorrem em meio subterrâneo e são sentidas como mais monótonas e repetitivas que as dos ônibus, não havendo muito que olhar, pois os túneis são escuros e, para o viajante, todos se assemelham. Os ônibus que circulam nas ruas trazem a paisagem externa para o viajante e revelam cenas do cotidiano. Nos ônibus, os viajantes olham para fora, alguns demonstram interesse por algum local, como um prédio, um viaduto, uma colisão entre veículos ou um atropelamento de pedestre, situação com a qual eles também se solidarizam, por estarem igualmente vulneráveis a ela.

[...] eu acho que metrô é muito entediante. Não gosto daquela luz fria, eu gosto de ir vendo a paisagem, de sentir o sol, de ver as pessoas, eu acho que é mais... Não sei explicar, parece que o ônibus é mais íntimo, tem uma história dentro do ônibus. Principalmente porque eu gosto de ir ouvindo música e ir vendo a paisagem. De ver as pessoas na rua, as histórias que eu vou vendo assim, acho inspirador (Mulher, atriz, 32 anos, zona oeste).

Alguns passageiros de ônibus que observam o tráfego, desenvolvem atividades lúdicas, contando os veículos que passam pelas suas respectivas cores: 198 carros prata; 37 vermelhos; 157 pretos, em uma espécie de contabilidade inútil que não se encerra, mas que serve para ocupar o tempo.

Algumas mulheres de mais idade levam outras “distrações” na viagem, como tricô ou crochê, que executam com muita rapidez e destreza, sem quase olhar para o trabalho realizado. Olham mais para os outros viajantes, e estão mais disponíveis para conversas. Perguntam sobre locais e pontos de interesse, onde o passageiro descera, se está fazendo calor ou frio. Pertencem a outra geração, na qual, talvez, as sociabilidades fossem mais fluidas e naturais.

[...] antigamente se conversava mais, hoje ninguém conversa... É por causa da modernidade né! O celular, as internet, então você vê que noventa por cento que está dentro do ônibus tá no celular, clicando ali, pra lá e pra cá, mandando seus e-mails, então eles não estão preocupados. Há muitos tempos atrás não tinha esse tipo de coisa e o pessoal pegava um ônibus numa viagem longa, o pessoal abria um jornal, um livro, ia lendo, ou ia conversando, aquele negócio todo, hoje não (Homem, 53 anos, motorista, zona oeste).

Alguns viajantes sentem muito sono e dormem nos ônibus e no metrô o que pode denotar cansaço, tédio, mas também alguma confiança na viagem.

Durante as viagens nos transportes, especificamente, alguns comem e o alimento ingerido é aquele de fácil conservação e mastigação. É grande a

quantidade de alimentos rápidos como salgadinhos em pacotes, bolachas, amendoins, mas também *hot-dog*, hambúrgueres e refrigerantes, muitos dos quais são adquiridos nas ruas e levados para dentro dos transportes. Normalmente, são as mulheres e as crianças que comem nas viagens. Mesmos as crianças pequenas, até de colo, comem bolachas e salgadinhos o que, provavelmente as entretêm e permitem que não chorem, nem incomodem os pais e demais viajantes.

Quase todas as atividades realizadas pelos viajantes parecem nos dizer que eles estão sempre em movimento e aproveitando o tempo, produzindo alguma coisa. Essas práticas e outras associadas ao uso dos meios digitais nas viagens, nos remetem às reflexões de Paul Virilio (1996) sobre os efeitos da velocidade na vida do ser humano. Para Virilio (1996) o homem é constantemente assediado por informações e desinformações que transitam pelo ciberespaço, que se transformou em um novo continente. Nele, as distâncias foram superadas e o mundo representa apenas uma interface da velocidade, onde as pessoas não conseguem mais parar. Tudo está em movimento.

Observamos, em nossa pesquisa, que esses viajantes realizam um duplo movimento: um passivo e outro ativo. O passivo é representado pelo deslocamento dos corpos nas máquinas que são os veículos dos meios de transportes, e, o ativo pela realização de atividades enquanto seu corpo é movimentado por tais máquinas.

A velocidade passou a ser um valor que substituiu o da riqueza e apela não apenas para a produção mais rápida, como, também para a destruição mais rápida da vida, onde a evolução da máquina de guerra acabou por se transformar na involução da humanidade. Virilio (1996) considera ter havido a substituição da articulação entre riqueza e economia política por uma nova, entre velocidade e política, e nos propõe a retomada do termo grego *dromologia* para estudar a lógica dessa corrida.

Nessa condição, a vida do homem assume um caráter de emergência, que depende da velocidade de sua corrida: se correr caminhará mais rápido para sua morte, se for lento morrerá da mesma maneira. A velocidade, assim, representa um tempo de vida ganho contra a morte. A salvação se coloca não na fuga, mas em correr para matar a sua morte. A velocidade torna-se um instrumento político em nossa era, a era da intensidade e da automação que substituiu a era da ação. A velocidade constitui-se no lado menos conhecido da política, representando o poder e a violência da aproximação da morte.

A cidade, para Virilio (1996), sempre carregou o distintivo da velocidade, mas a pressão e velocidade do mundo virtual fizeram com que as pessoas passassem a se colocar sempre em movimento, em uma situação de nomadismo constante e também de constante exposição à violência.

Linguagens

A linguagem dos corpos

Analisando os corpos dos viajantes em uma perspectiva semiótica, que articula signos e símbolos em uma linguagem que informa conteúdos e sentidos, podemos supor que os viajantes também se expressam corporalmente. Informam pelos corpos sobre as condições da viagem, sobretudo a lotação dos veículos e o bem-estar ou mal-estar durante a viagem. De acordo com o horário do dia, os corpos estão mais próximos ou mais distantes nos transportes, espremidos ou confortáveis, sentados ou em pé.

Muitas vezes, conseguir um lugar para acomodar o corpo é difícil e um viajante sentado pode ser encarado como uma pessoa de sorte. Um corpo sentado é um corpo mais descansado e tanto no ônibus, quanto no metrô, há vários lugares preferidos pelo viajante. Cada uma das preferências possui uma razão particular que visa a proteção do corpo ou a facilidade para movê-lo.

Nos ônibus, alguns preferem sentar perto de uma janela, longe do corredor, onde ocorre a circulação de subida e descida dos outros viajantes e onde as mulheres mais jovens ficam longe dos molestadores, e de pessoas que encostam e apertam. Aqui a proteção do corpo é que rege a escolha. Há quem goste de sentar próximo ao cobrador, porque os demais viajantes passam a catraca e dirigem-se para o salão do ônibus, não permanecendo na passagem e, nesse local, ainda podem conversar com ele. Aqui a possibilidade de conversar determina a escolha.

Nas viagens de metrô, alguns preferem sentar-se perto da porta para ser mais fácil movimentar-se na hora de descer, com claro sentido de ter praticidade e agilidade no momento de desembarque. Alguns homens jovens simplesmente preferem não sentar e cedem o lugar para gestante, mulher com criança ou para idosos.

[...] no ônibus, eu prefiro sentar no fundo porque eu fico perto da porta para sair, por causa da muvuca. No metrô, eu também gosto de ficar perto da porta também, de preferência. Eu acho que essa estratégia de porta é porque lota e você quer ter certeza que você vai sair não perder o ponto nem nada, mas como eu não vou para trás do ônibus toda vez, por conta de

estar lotado, geralmente eu tô indo em pé mesmo, no fundo [...] (Mulher, 54 anos, empregada doméstica, zona leste).

Nos transportes há assentos preferenciais para pessoas idosas, com restrição motora ou visual e também para mulheres grávidas ou com crianças de colo; mas, na ausência destes, podem ser usados por qualquer viajante. Corpos usando esses assentos indicam tratar-se de pessoas em uma dessas condições. No entanto, há pessoas que visivelmente não possuem nenhum tipo de restrição, mas que, mesmo na presença de pessoas preferenciais, fingem dormir, ou não saber que estão sentadas nesse tipo de banco, que possuem dois tipos de sinalização para se diferenciarem dos demais assentos: a cor azul e a informação sobre uso afixado acima, na parede do veículo.

[...] tem uma pessoa assim de idade e eles não dá o lugar não, faz que tá dormindo. Aquele balança, sacode e você diz assim “Ô!”. Aí dá aquele susto e ele levanta. Mas os outros faz que tá dormindo, aí levanta e vai bem pra longe, pra não ficar nem perto, fica bravo, né? Não sei, “elas fica” brava. Às vezes, tá ali cansado, tirando um cochilo. Aí às vezes não quer dar o lugar, né? E o certo é, se o lugar é reservado pra idoso, tem que ser pra idoso [...] (Homem, 60 anos, porteiro, zona leste).

Existem também bancos para pessoas obesas nos ônibus, e também em plataformas e trens do metrô, com a devida placa acima, informando a quem se destina o banco. Entretanto, de modo geral, estes bancos não são ocupados por obesos e, sim, por namorados que ficam abraçados, ou por pessoas que viajam com amigos e parentes, aos quais o equipamento fornece proximidade e aconchego.

A linguagem dos odores

Uma pessoa que não enxerga, que não sabe onde está, nem que horas são ou quem se encontra a seu lado, pode descobrir todas estas informações por meio dos odores emanados pelo ambiente em que viaja. Os odores sempre se manifestam mesclados a outros. Os ônibus possuem no seu interior uma mistura de fumaça e de diesel, provavelmente devido à emissão de gases de escapamentos de veículos da cidade. O metrô cheira a metal, fricção de ferro, devido ao atrito das rodas com os trilhos, acrescido de odor de mofo, pois a maioria das estações é subterrânea, e pouco arejada. Nas ruas, principalmente nas mais movimentadas, a

mistura é de temperos, como pastéis, pipoca, cachorro quente e escapamento de veículos; em alguns locais há também cheiro proveniente do lixo não coletado pelos serviços de limpeza pública.

Em algumas ruas do centro da cidade prevalece o odor de urina e também de lixo, pois há muitos detritos jogados nas calçadas. Nas ruas das regiões mais nobres, misturam-se os aromas de perfumes, cigarros e escapamentos de veículos.

Pela manhã, podem ser sentidos aromas de desodorantes, sabonetes e perfumes, anunciando que o viajante fez sua higiene em casa. Normalmente, são mulheres e homens jovens. Já após o meio do dia até à noite os efeitos bloqueadores de suor prometidos pelos desodorantes perdem a eficácia e o aroma do sabonete também se esvai. Começam a se acentuar no ambiente os aromas de temperos, como cebola, de cerveja e aguardente, exalados, sobretudo pelos homens mais maduros ou até por idosos. Sobre a volta do trabalho, Benjamin (1987) nos reporta o conto de Poe, traduzido por ele, “*O Homem da Multidão*” o qual descreve que, ao final do dia, após o trabalho, a multidão londrina estava desarrumada e até mesmo os altos funcionários andavam pelas ruas com o cabelo despenteado e a orelha direita afastada da cabeça, devido ter ficado o dia todo com a caneta nela apoiada (Benjamin, 1987, p.119).

[...] é de suor. Tem gente que parece que... que bebeu todas assim. Ele parece que ele bebeu todas tomou chuva, sabe? E ainda tá com a mesma roupa, então imagine o cheiro como não é, né? Eu fico com dor de estômago, de tão enjoada [...] (Mulher, 33 anos, assistente administrativa, zona sul).

3.4 Sociabilidades nos ônibus e no metrô

As viagens nos meios de transporte públicos e, em especial, em ônibus e metrô, pelo fato de transportarem pessoas de todas as idades, profissões, classes sociais, credos, etnias e origens, propiciam um grande painel da diversidade de cidadãos, conforme constatamos em nossa pesquisa. Os transportes, ao colocarem lado a lado a diversidade, propiciam o encontro entre diferentes e constituem um campo vasto de experiências de alteridade entre desconhecidos que viajam juntos. Nessa mesma perspectiva, AUGÉ (1987) refere-se à viagem no metrô de Paris como sendo ainda um exercício de decifração, onde se pode tentar adivinhar as

vidas dos outros passageiros e imaginá-los com estórias parecidas entre si, o que facilita experimentar sentimentos de alteridade e, também, de fraternidade.

[...] eu acho que é um mundo diverso, é muito diverso, as pessoas que usam o transporte, você vê desde o executivo ou até a dona de casa até empregada domestica, o senhorzinho e senhorinha que está indo para a consulta médica, você vê tudo dentro do transporte é um mundo ali! [...] (Homem, 39 anos, funcionário público, zona oeste).

Como os viajantes se veem entre si? O outro, a princípio, sempre é visto como ameaçador. O viajante da cidade não sabe quem está ao seu lado e considera que nem todas as outras pessoas sejam iguais a ele. Os alto-falantes no metrô aumentam a desconfiança alertando com frequência, sobre a necessidade de ficar-se atento para não ter os seus pertences furtados.

O outro é percebido da mesma maneira que o olho humano capta a imagem no seu processo físico, primeiro pelo seu inverso, seu contrário e aqui o outro surge como alguém que pode lhe fazer mal, machucar, empurrar e roubar. Depois a imagem é organizada na sua posição correta e o outro até pode ser considerado honesto e trabalhador como ele. O viajante encontra-se o tempo todo em um processo de decifração e revelação das pessoas que estão ao seu redor, analisando, classificando, agrupando e tentando proteger-se de possíveis ameaças e de violência. Esse contato com o outro guarda alguma semelhança com as clássicas narrativas de viagem, que sempre relatam o estranhamento dos viajantes quando encontravam pessoas diferentes de outras culturas que lhes pareciam ameaçadoras.

Assim, os viajantes apontam que há pessoas educadas, que pedem licença para passar e para sentar, que oferecem o lugar para as mulheres, que seguram mochilas e bolsas de quem está em pé. Mas há outros que machucam, empurram, passam na frente, xingam, dão cotoveladas e esfregam mochilas nas pessoas ao passar pelos corredores dos ônibus e dos vagões do metrô.

[...] às vezes venho pensando neles, pensando no dia, no trabalho, como vai ser. Hoje é a preocupação dessas coisas que anda acontecendo, violência. Quando entra uma pessoa mal vestida no ônibus, você já fica assustado, você fala "vai ser um assalto" [...] (Homem, 59 anos, faxineiro, zona leste).

Sobretudo nos ônibus há menções a pessoas que se oferecem para carregar as bagagens dos viajantes que estão em pé. Essa cordialidade é bastante valorizada. Alguns apontam que no metrô os passageiros, embora mais quietos, são mais educados, pois não jogam as sacolas em cima dos demais viajantes. Homens levantam-se e oferecem seu lugar para as mulheres, sobretudo grávidas, e idosos se sentarem.

Mas a ideia geral que prevalece entre os viajantes é que pessoas estressadas tornam-se mais egoístas e agressivas, e não conseguem imaginar que as suas dificuldades são as mesmas dos outros, nos usos dos transportes públicos, e que todos encontram-se submetidos à mesma situação. Parece faltar sentimento de empatia aos viajantes e de compreender que, para o outro, ele também é visto a princípio, como “outro” também estranho e ameaçador, o que poderíamos nomear de o paradoxo do outro.

[...] parece que quanto mais a pessoa está cansada, parece que mais egoísta ela fica e menos ela olha pra pessoa do lado. Então ela não pensa muito no que o outro tá precisando. Né? Esperar as pessoas saírem do trem pra você entrar, porque a pessoa já tá vendo um lugar vago e ela já quer entrar de qualquer jeito, então empurra... ou ela tá muito cansada do trabalho e vai fingir que não tá vendo idoso ali. Então eu acho que quanto mais cansada, estressada a pessoa tá, mais ela vai pensar nela mesma só [...] (Mulher, 55 anos, agente administrativo, zona oeste).

Benjamin (1987) nos lembra da descrição que Engels fez da classe operária de Londres de 1850, afirmando que a grande movimentação de pessoas nas ruas contraria a natureza humana, pois essas pessoas que se acotovelam e se empurram, possuem a mesma natureza, com as mesmas qualidades e potenciais e o mesmo interesse em serem felizes. Apesar dessas características que as unem, elas não se identificam e se mostram indiferentes, cada uma ficando apenas com seus interesses individuais, mesmo comprimidas em um espaço mínimo.

Alguns argumentam que os viajantes deveriam pensar mais no outro e que as empresas que gerenciam o metrô e os ônibus deveriam incentivar atitudes e comportamentos de solidariedade entre usuários, além de tomar medidas corretivas para melhorar as condições das viagens: organizar melhor os fluxos para evitar trombadas de pessoas, e orientar mais claramente o que pode ou não ser feito pelo viajante nos transportes.

Tanto nos ônibus como no metrô, a lotação da hora do *rush* provoca uma aproximação excessiva entre as pessoas, que suscita maior sensibilidade e agressividade. Essa aproximação gera consequências no padrão das relações entre as pessoas e seus corpos. Segundo Sennett (2010) a modernidade transformou os homens em indivíduos, tendo preparado corpos com banhos e roupas mais leves para um convívio estreito com outros anônimos nas ruas das cidades. São pessoas silenciosas, que viajam sozinhas e que perderam os vínculos com os seus lugares de origem. Mas, mesmo tendo sido preparados pela modernidade nos parece que os viajantes não suportam um contato tão próximo. A proximidade denuncia os odores corporais e hálitos, às vezes desagradáveis aos demais viajantes, os quais, por vezes, provocam náuseas e enjoos.

As mulheres receiam assédio sexual e furtos dos quais muitas já foram vítimas. Há maior irritabilidade do passageiro, que muitas vezes não encontra espaço para colocar o corpo. Nesse aspecto Simmel (1973) argumenta que o meio urbano e a economia do dinheiro intensificam os estímulos nervosos do homem até o seu limite, até o ponto de não conseguir suportá-los. Na cidade prevalece o espírito objetivo sobre o subjetivo, o que causa o retrocesso na sua espiritualidade, delicadeza e idealismo. O espírito objetivo é resultado da divisão do trabalho (especializar-se na parte, e não perceber a totalidade) e, por analogia, o homem só enxerga a si mesmo e não percebe a coletividade a que pertence.

[...] não nesses últimos tempos, mas antigamente, já tentaram. Já tentaram me assaltar dentro do metrô também e aí alguém me avisou e eu fechei minha bolsa. Já me encoxaram, é, com certeza. Tem uns caras que ficam fazendo uma cara de paisagem, assim... Eles fazem de um jeito que você fica na dúvida se eles tão com intenção ou não, entendeu? Mas agora, com todas as histórias que estão acontecendo, né? Tá muito divulgado, então acho que tá todo mundo mais esperto, assim, sabe? Ficam incomodados um pouco [...] (Mulher, 37 anos, empregada doméstica, zona sul).

Alguns passageiros se conhecem de vista, em virtude de viajarem sempre nos mesmos horários, o que parece causar alívio, pelo fato de estarem perto de um conhecido, mas nem por isso há o hábito de se cumprimentarem. Trata-se de uma amizade não declarada. Há o olhar de reconhecimento mútuo, mas silencioso, sem cumprimentos, quando muito, às vezes, há um discreto aceno de cabeça.

Há viajantes mais jovens que paqueram durante as viagens, e encontramos um jovem que namorou uma moça que conheceu no ônibus. Entretanto, reclamam

que o tempo não é suficiente para contatos mais profundos, embora muitos se olhem, sorriam e lancem piscadas. Este aspecto nos remete ao comentário de Benjamin (1987) sobre a poesia “*A uma Passante*” de Baudelaire, onde este afirma que o amor na cidade não é um amor à primeira vista, mas um amor à última vista, porque se torna impossível reencontrar uma pessoa em meio à multidão e, que mais do que um amor sublimado ou negado, trata-se de um amor frustrado. Entretanto para o flerte não perder-se na multidão, há quem lance mão do meio digital, solicitando o contato para conseguir reencontrar o seu amado. O que nos diria Benjamin sobre isso?

[...] a pessoa fica olhando, aí a outra olha, aí fica uma assim e outro assado, já vi gente pedindo ‘WhatsApp’... “Ah, passa o ‘WhatsApp?’”, “Ah, tá bom...”, ficou meio assim e tal, mas parecendo coisa de adolescente mesmo [...] (Homem, 22 anos, office-boy, zona sul).

Há várias regras de viagem dos transportes que não são observadas cotidianamente pelos viajantes, como forma de facilitar as suas viagens, mas também, como maneira de demonstrar o seu descontentamento. Uma delas é não aproximar excessivamente o corpo em outro passageiro, mas isso quase sempre é impossível de ser observado, devido ao excesso de pessoas, tanto nos pontos de ônibus, nos terminais e nos veículos. Tal comportamento incomoda tanto quem aperta, quanto quem é apertado e é entendido como desrespeito e violência. Pelo que se pode depreender, os viajantes naturalizaram as múltiplas violências que sofrem no seu cotidiano, sendo essa mais uma delas.

A experiência da aglomeração humana é uma ameaça e gera inquietação comenta Léon Daudet ao olhar a cidade de Paris das alturas, vendo o movimento das pessoas, segundo Benjamin (1991). Para Baudelaire essa movimentação das massas nas ruas é a “imagem do choque”, é uma massa amorfa de pessoas que passam em muitas direções, massa essa da qual Marx, segundo Benjamin, desejava extrair a ideia de proletariado e que se constituiria em uma das preocupações de Engels.

Outras regras não observadas no uso dos transportes também se relacionam ao lixo que é deixado “espetado ou escondido” entre os bancos e laterais dos ônibus e do metrô, ou, ainda, atirado pelas janelas com o veículo em movimento. Isso nos permite supor que, talvez, o viajante não perceba a natureza coletiva do transporte,

e, em uma visão individualista, não considere que esses atos possam incomodar e até ferir outros.

A posição adequada do corpo nos embarques e desembarques, de forma que abra espaço para quem vai descer e que impede o movimento de outro viajante é outra regra não muito respeitada, assim como não deixar a esquerda livre nas escadas rolante para a passagem de usuários mais apressados. Não colocar os pés nos bancos é outra regra que muitas vezes não é obedecida. E aqui nos indagamos, a quem são dirigidas essas pequenas transgressões? Provavelmente, não se destinam diretamente aos outros passageiros, mas pode ser uma linguagem que informa descontentamento e desencanto em relação às condições de demora e lotação do transporte e que são dirigidas aos órgãos gestores. Mas, como tais órgãos não estão presentes no espaço, ou melhor, têm uma presença puramente abstrata, essas pequenas contravenções se materializam simbolicamente por meio desses pequenos atos contra os mais próximos, os outros usuários.

Esses muitos contatos entre os viajantes, devido à quantidade de pessoas nos meios de transportes e também à intensa proximidade de seus corpos nas viagens, podem ser vistos, de acordo com Simmel (1973), como formas de sociabilidade, uma vez que se dão como que em jogos nos quais todos os envolvidos encontram-se submetidos à mesma condição, no caso, a viagem urbana. A sociabilidade básica pode acontecer por meio de uma conversa entre pessoas desconhecidas sem outra finalidade além daquela da interação em si mesma, mas que criam um vínculo social entre as pessoas. Pode dar-se também por demonstrações de amabilidade ou até de reações hostis, que muitas vezes parecem dissociação. Nada possui significado absoluto e fixo, posto emergir da interação entre as pessoas nas mais variadas situações. Revelam a forma de socialização possível e característica da cidade grande.

3.4.1 Tipologia dos viajantes

Durante a pesquisa, tanto nos momentos de observação quanto nas entrevistas, encontrei pessoas acerca das quais não procurei eventuais diferenças de percepção ou opinião relativas às variáveis de gênero, idade, cor ou profissão. Busquei, antes de tudo, elementos comuns às práticas de uso, às subjetividades vividas nas viagens em ônibus e metrô e, em especial às sociabilidades existentes.

Tais comportamentos carregam uma relação direta com as condições da viagem, sobretudo com as condições de lotação: em situações de lotação e aperto as pessoas tendem a ser mais circunspectas; em outras de menor lotação as pessoas tornam-se mais comunicativas.

A partir da sociabilidade adotada pelos passageiros nos meios de transporte conseguimos identificar alguns padrões nos comportamentos adotados. Observe-se que as viagens são únicas, nunca se repetem, pois sempre há novos fatos e situações inusitadas que lhes conferem essa característica.

Por outro lado, os viajantes, embora sejam os mesmos e realizem cotidianamente percurso idêntico, não se mostram iguais em relação ao dia anterior. Cada dia é um novo dia, na vida e na viagem. Há sempre novos acontecimentos, novos sentimentos e sentidos atribuídos à viagem daquele dia, o que pode conferir ao deslocamento tanto um caráter de repetição e monotonia, quanto de novidade e aventura. Os sentidos não são fixos e tudo se apresenta como que em um caleidoscópio: os mesmos elementos aparecem sempre em novas combinações. Como um sistema no qual o mínimo movimento em algum elemento provoca alteração no seu resultado, ou seja, na viagem e no sentido que assume para o viajante.

A disponibilidade física e psicológica altera-se a cada dia, fazendo com que o humor, a paciência e a vontade de relacionar-se com o outro seja alterada. O conversador de hoje pode ter ficado quieto ontem. As posturas são situacionais e emergentes. Os comportamentos dos viajantes são multifacetados, havendo, entretanto alguns deles prevalentes, o que nos permite esboçar uma tipologia preliminar.

Narradores

São pessoas que demonstram conversa e sorriso fáceis, mostram-se receptivas e que, naquele momento, parecem procurar estabelecer relações com os demais. Olham todos de maneira fixa e denotam sentir-se à vontade nos lugares por onde passam. Às vezes, parecem que falam sozinhos, mas na verdade estão a oferecer “aperitivos” para testar se há outros disponíveis a mordiscar suas palavras e entabular um diálogo.

De maneira geral, em todo meio de transporte, sempre há uma pessoa que assume a palavra em uma determinada situação, desempenhando o papel de narrador. Os conteúdos são inúmeros e variados. Narram as condições climáticas, se está fazendo calor, se irá chover, se o ônibus irá demorar, se está muito lotado. Estabelecem vínculo com o espaço e com as pessoas transformando-o em lugar.

Segundo Augé (2008) os espaços de passagem, coletivos, usados pelas pessoas nas cidades como os meios de transporte, estações ferroviárias, aeroportos são denominados de não lugares. Para esse pensador, o que caracteriza o lugar antropológico, em oposição ao não lugar é a existência de laços de identidade compartilhada por familiares e pessoas próximas, ou estabelecimento de relações entre pessoas em grupo com uma história comum. Augé considera, entretanto que um não lugar pode transformar-se em lugar e, como assevera Lévi-Strauss, a dinâmica, qualquer que seja, pode ser uma “coisa boa para pensar”. (Lévi-Strauss, 1986, p.128)

Um viajante narrador é capaz de efetuar essa transformação, alterando um espaço de passagem, um não lugar, para um lugar, por meio de sua conversa e relatos de experiências de viagem que reúnem interessados. Ele parece ser capaz de, em poucos minutos, criar e motivar junto aos demais uma identidade fugaz onde ocorre compartilhamento e trocas de experiências comuns. Concomitantemente, os “textos”, termo por meio do qual Augé (2012) denomina as informações visuais e pictogramas de espaços de passagem e que caracterizam os não lugares, permanecem lá e criam uma espécie de tensão entre a impessoalidade que o espaço impõe e as relações que se estabelecem entre as pessoas.

Nos ônibus, em particular, esses puxadores de conversa podem operar como facilitadores de viagem, pois conhecem bem os itinerários, orientam os demais sobre o ponto em que têm que descer para chegar a um determinado órgão público, escola, hospital ou local de interesse. Conhecem as regras do meio onde estão viajando e adotam comportamentos que podem ser considerados corretos. Respeitam os assentos reservados a idosos e pessoas com deficiência, recuam o corpo para abrir espaço a quem precisa passar nos corredores.

Podemos considerar ainda que os narradores dominam os códigos-palavras e “textos” existentes nos não lugares; além de interagir com eles, interagem também com os demais usuários. Para Augé (2012), as palavras ou textos podem ter caráter prescritivo - “pegue à direita” -, proibitivo - “não desça na via” - ou informativo, no

caso de indicarem referências e locais da cidade - “*aqui é o Teatro Municipal*”. Igualmente, conhecem os pictogramas e o que significam, sendo sempre obedientes às suas prescrições.

Conversam com cobradores e motoristas, cedem seus lugares e auxiliam idosos e mulheres com crianças a se sentar e a descer. Despedem-se dos outros passageiros como se fossem velhos conhecidos e alguns dão “tchauzinho” para as crianças. Para eles, a viagem parece ser prazerosa. Muitos deles oferecem uma narrativa gratuita dos pontos de interesse existentes ao longo do itinerário do ônibus: “[...] aqui é o teatro Municipal, que foi reformado [...]”, “[...] aqui é a Galeria do Rock, como eu gostaria de trabalhar ai deve ser interessante [...]”.

Apontam os signos e símbolos da cidade e se relacionam com eles e com a cidade como uma velha conhecida que estão a rever. Mas o desenvolvimento da *persona* do narrador depende de quem está no momento ao seu lado. Se for outro narrador, a conversa se anima e há uma grande troca de palavras e informações que se encerra no momento em que um dos dois chega ao destino e desce do veículo. Mas se o narrador encontra outro tipo de viajante, mudo, a conversa não progride e minguia pela falta de alimento que as palavras poderiam proporcionar.

Para Benjamin (1991), a narração representa uma das formas mais antigas de comunicação, que a modernidade substituiu pela informação e a esta, por sua vez, pela sensação. A narração para Benjamin não transmite apenas um acontecimento, mas o integra à vida do narrador que o transmite aos outros como uma experiência sua, deixando um pouco de si naquilo que foi narrado. O que observamos na pesquisa é que essa forma de comunicação continua a existir na vida das pessoas em uma cidade como São Paulo, ao lado de outras formas contemporâneas. Os narradores são pessoas que presenteiam outras com suas narrativas, oferecem dádivas em forma de palavras aos outros viajantes.

Flâneurs contemporâneos

Este tipo de comportamento carrega alguns traços do *flâneur* identificado por Baudelaire na Paris do século XIX, figura que mantinha sempre a sua individualidade e atravessava a cidade de forma distraída, submersa nos seus pensamentos. O seu desejo era ver e ele se refugiava no movimento das ruas da

cidade que observava, sem ser observado, tendo como distintivo a capacidade de passar despercebido por todos.

O *flâneur* identificado na pesquisa não caminha tão despreocupado quanto o da modernidade, e dependendo do horário do dia, podemos afirmar que seu andar é rápido, parece mais assertivo e menos contemplativo. Podemos supor ter ocorrido ao longo de mais de século uma transformação no comportamento do *flâneur* baudeleriano para uma situação contemporânea, caracterizada pela velocidade. Mas, sua natureza contemplativa mantém-se a mesma.

Esse comportamento surge, muitas vezes, mesmo nos horários de pico, em locais mais vazios, sobretudo nos finais de tarde. Parece ser uma pausa que o viajante faz algumas vezes, em um ponto de ônibus; ele pode ser flagrado olhando para cima, vendo prédios, construções, com o olhar que se desloca pela paisagem urbana e que parece provocar algum contentamento e encantamento.

Esse comportamento próximo ao do flâneur foi identificado mais claramente junto aos viajantes nos ônibus do que no metrô, mas agora parece ser mais o seu olhar que passeia nos outros viajantes e nas situações cotidianas do que o seu corpo que permanece no movimento passivo do transporte. De forma geral, demonstra atitudes de atenção e observação a tudo o que está a sua volta: quem entra e sai do veículo, no caso do ônibus, quem senta ao seu lado. São homens e mulheres discretos e silenciosos.

Parecem seres sinestésicos e dotados de uma visão que capta os mínimos detalhes das situações e dos outros passageiros, esboçando reação de interesse ao que veem e ao que ocorre ao seu redor. Não costumam sorrir; parecem pensar e divagar. Observam o movimento das ruas, as pessoas e muitas vezes se viram para acompanhar alguma cena que a velocidade do veículo não ajuda a decifrar.

Parecem deveras cuidadosos com a sua bagagem, ajeitam-nas constantemente, trocam olhares fugazes com os demais, mas não se fixam em nenhum, e se caracterizam pelo profundo silêncio. Estão absortos nos seus pensamentos e olhares, mas dão a entender que estão lá, quietos. Percebem o espaço, mas não o transformam em lugar, não estabelecem vínculo com nenhum passageiro específico, mas sim com todos, com todos os movimentos e paisagens.

[...] ah, eu acho que eu tô sempre reparando ao redor, eu sou bem observadora. Sempre tô ouvindo música e olhando as pessoas sempre, sempre que tudo o que acontece. Aqui na Heitor Penteado tem bastante

trânsito, bastante tráfego de carro... Tráfego! [risada] e eu costumo olhar bastante pras pessoas ao redor, principalmente pras pessoas, não tanto pros carros, pras pessoas dentro dos carros, mais pras pessoas. Eu reparo principalmente nas pessoas, mais eu também reparo nos prédios históricos, os faróis agora que são todos diferentes, eles têm cada um um símbolo, um desenho, né? É isso, na arquitetura e nas pessoas [...] (Mulher, 33 anos, professora, zona oeste).

Blasés ou Abduzidos

As posturas que assumem esses viajantes demonstram que eles estão completamente distanciados da viagem que realizam e não parecem relacionar-se com o espaço, nem com as pessoas, nem com seus objetos. Normalmente, apresentam olhar distante, como se enxergassem através das pessoas, sem vê-las. Parecem não observar o ambiente, nem a rua, nem o movimento dos outros.

Alguns se declaram entorpecidos pela rotina da viagem, a ponto de não perceberem mais os espaços, os ambientes, as ruas e os demais viajantes. Tudo parece ser igual e sem diferenciação. Mas, segundo Sennett (2010), é o movimento mecânico da velocidade que faz amortecer os sentidos desses viajantes.

[...] por exemplo, você não fala, você não esboça reações, você age com indiferença. Isso não é regra geral, mas é um comportamento cada vez mais constante. Vou te dar um exemplo, quando você tá numa escada rolante e tem uma pessoa jogando o joguinho dela compenetrada, que pra mim isso é um traço infantilóide, entre outras coisas. Isso tá cheio de gente, que pra mim é coisa de gente que não cresceu (Homem, 24 anos, educador social, zona leste).

Não parecem estar atentos ou preocupados com sua bagagem e pertences, estão ausentes. A postura típica desse tipo de viajante é daquele que Augé (2012) reporta ao não lugar. O espaço parece não representar muita coisa, talvez seja nada, um percurso necessário e desprovido de significado. É um grande vazio atravessado pelo veículo no qual se viaja, seja o carro do metrô, o ônibus ou o vagão do trem.

Demonstram ainda uma atitude *blasé*, impassível, distante e sem disponibilidade para contato e sociabilidade. Permanecem apenas absortos com os seus afazeres e questões, de acordo com o que analisou Simmel (1974). Para ele, o comportamento blasé é reativo e visa proteger o homem de tantos estímulos que a cidade carrega. Esse homem da cidade desenvolve um temperamento nervoso

devido a tantos estímulos sensoriais que recebe, que ele para de reagir, não tendo mais condições psicológicas e tempo para reação.

À fonte fisiológica da atitude blasé, segundo Simmel (1974) é acrescida outra fonte que resulta da economia do dinheiro: os objetos são percebidos, mas destituídos de substância; tudo fica nivelado e impessoal tal qual opera a economia do dinheiro no indivíduo.

O caráter blasé se revela também no distanciamento e antipatia em relação aos vizinhos, o que não ocorre nos círculos pequenos.

Simmel utilizou um termo da língua francesa para definir uma atitude verificada nas cidades inglesas. Os próprios franceses e, em especial, Baudelaire, segundo menciona Benjamin (1987), denominaram essa atitude de *basbaque*, a de alguém que se torna impessoal, desprovido de individualidade, perdendo suas características humanas, tornando-se o público, a multidão, um indefinido.

Foram observadas na pesquisa muitas atitudes de viajantes com comportamento *blasé*, como ouvir música em *ipad*, receber e escrever mensagens no celular, navegar pelas redes sociais, falar ao celular e ler. Sobre as redes sociais virtuais Cancline (2008) aponta que a sua criação estabeleceu um novo “espaço” estruturado de encontro, com pessoas que compartilham interesses, valores e objetivos comuns, levando assim à “desterritorialização” do indivíduo de seu lugar; ele, entretanto, passa a socializar-se a partir de posições indefinidas, o que nos parece acontecer nas viagens. O celular é citado também como elemento que proporciona, de um lado, interação entre pessoas em locais distantes, e de outro, a deslocalização. Para Cancline (2008), esses recursos da comunicação sem fio transformam-se também em contextos novos, (que ele nomeia de tecnosociabilidade), que propiciam novas maneiras do indivíduo ser e de se representar. Essas redes virtuais parecem ter mudado as formas tradicionais dos indivíduos se reunirem, de conversar, de escrever, de celebrar, e até de amar.

Eventualmente, alguns viajantes que parecem mais descontraídos e confiantes de que não serão furtados, dormem. Há mulheres jovens que aproveitam o tempo da viagem para finalizar a sua arrumação na frente de todos, sem constrangimento ou cerimônia. Fazem a maquiagem completa, segurando o espelho em uma mão para, com a outra, ir tirando os produtos cosméticos da *nécessaire*, usando-os um a um. Normalmente carregam a bolsa e uma sacola auxiliar.

A maquiagem começa com a aplicação de uma base líquida na pele; delineiam os olhos com lápis, após o que passam rímel nos cílios, muito rímel... Em seguida, espalham *blush* com um pincel nas maçãs do rosto e os resíduos em tons rosa ou alaranjado sempre se despendem, voam e caem na roupa e nos pertences da maquiada e do seu vizinho de assento.

Por fim, batons de cores fortes são espalhados pelas bocas. Tudo em movimento, em meio a brechadas, aceleradas e velocidade. Há o perfume, quase sempre marcante que normalmente é uma réplica de fragrâncias de moda que, alcançado no fundo de bolsas e mochilas é espargido no pescoço o que acaba impregnando os passageiros sentados próximos à maquiada.

A habilidade com que se transformam, sem inibição, em um veículo em movimento é digna de nota e venceria concurso, caso houvesse um assim, sobretudo por ser acompanhada pela admiração e silêncio pelos demais viajantes. Algumas dessas jovens, ainda trocam de calçado antes de desembarcar, tiram um calçado baixo, geralmente sandália ou tênis e colocam um calçado com salto alto. Em resumo, essas jovens embarcam uma pessoa e desembarcam outra, deixando a desarrumada para trás, dentro do veículo e saindo com a arrumada. Descem vitoriosas e triunfantes do veículo, deixando por onde passam rastros de perfumes e cores fortes.

[...] é um ritual! Tem mulher que até tira a sobancelha. Quase sempre é assim, ela senta, abre a bolsa, puxa um nécessaire, abre a nécessaire tem espelho, tem rímel, tem batom, tem pinça, tem tesourinha, tem o escambau. E elas vão fazendo, vão passando batom, vai passando base, vai passando rímel, vai tirando sobancelha e com uma destreza tremenda [...] (Homem, 24 anos, educador social, zona leste).

A proximidade entre usuários e operadores é maior nos ônibus, por se conhecerem, devido ao viajante embarcar sempre nos mesmos horários, coincidindo com as mesmas escalas de trabalho. Alguns se cumprimentam, outros conversam e perguntam sobre tal passageiro que não foi mais visto no ponto, à espera do ônibus. Fazem brincadeiras e desenvolvem cumplicidade com os viajantes: os que, por acaso, dormiram durante a viagem e são obrigados a acordar no ponto final.

Os viajantes afirmam que os motoristas quase sempre dirigem bem, nem devagar, nem a correr demais. Houve até um viajante que ensinou o itinerário para o motorista que não conhecia o caminho por ser novo naquela linha.

[...] faço amizade com o motorista e com o cobrador, que eu pego no mesmo horário aí eu fiz amizade com eles, mas no metrô também não, que no metrô...: É mais difícil você ver a pessoa assim no mesmo horário. É muita simpatia... Aí o motorista fala “Já vai dormir, né?” Porque ele já sabe [Risada], aí eu falo “Ih, vô!”. Aí hoje ele falou “Amanhã é o dia que cê vai dormir até tarde, né?”, falei assim “Vô mesmo, amanhã é sábado [...] (Mulher, 33 anos, assistente administrativo, zona sul).

O viajante considera o ambiente do metrô mais impessoal, com maior movimento, o que para ele dificulta o reconhecimento de pessoas e aproximação com os funcionários.

3.5 Poética da viagem

3.5.1 A cidade vista de dentro do transporte

Viagens são experiências que despertam e deslocam a imaginação dos viajantes no espaço e no tempo. Tais experiências são também mediadas pelos símbolos que remetem a experiências de encanto e de desencanto, como veremos.

Quase sempre o viajante acaba por se interessar pelas histórias que diz não querer ouvir, mas que o deixam curioso e imaginativo, sobretudo em relação ao seu desfecho, que muitas vezes não é possível conhecer, pois ele precisa descer do ônibus ou do metrô antes que o “contador” as tenha concluído. O viajante-ouvinte diz que não deseja ouvir histórias alheias de viajantes-narradores, mas, na realidade, as ouve e as lembra em minúcias.

Essas histórias estimulam a imaginação do viajante-ouvinte e convertem-se em lendas de viagem que invadem o espaço, e que revelam detalhes íntimos em público, tão deslocados de um contexto mais reservado. São intimidades reveladas diante de estranhos, onde a vida privada, principalmente a familiar, é desnudada sem pudores por pessoas de todas as idades.

São comuns relatos de briga de casais, seja por casos extraconjugais ou pelo fato da esposa fritar demais o bife do marido, transformando o alimento em “sola de sapato, de tão seco e duro que ficou”.

As questões relativas à vida de pessoas separadas também são contadas, como casos de ex-maridos que não pagaram pensões alimentícias aos filhos. Há

ainda irmãos folgados que não arrumam a cama, e deixam o quarto bagunçado. Os adolescentes contam suas aventuras com as garotas, o que fizeram, com detalhes picantes geralmente reprovados pelos demais viajantes.

As traições também fazem parte das narrativas, com reconciliações e perdão ao cônjuge, das quais fazem parte as opiniões próprias do contador, que pondera, se fosse ele o traído, não haveria perdão, transformando o caso em um julgamento público. Doenças misteriosas, sintomas esdrúxulos e desconexos também são narrados em detalhes, com relatos de idas e vindas a médicos e postos públicos de saúde, exames que não conseguem diagnósticos corretos até que descobre-se que se tratava de doenças conhecidas como dengue, virose ou gripe.

As compras bem sucedidas fazem parte do repertório de viagem, tanto boas oportunidades e descontos de lojas, quanto compras mal sucedidas de celulares que não funcionam convenientemente e, ainda, cobranças consideradas abusivas por parte das operadoras de telefonia móvel. Muito comuns são também as histórias profissionais, que denunciam o mau desempenho de colegas que cometeram erros no trabalho, atenderam mal o telefone, e não foram punidos da maneira como o viajante o faria, caso ele fosse o chefe.

[...] “ah, aquela menina não atendeu o telefone direito”, “Ah, que precisa mudar”... Se fosse comigo... Nem me interessa. E ontem eu peguei um ônibus que a menina tava falando de uma menina que mora com ela, que é mó folgada, que não ajuda com nada, essas coisas. Então como não vai me agregar em nada, eu nem presto atenção (Mulher, 33 anos, assistente administrativo, zona sul).

Não observamos no repertório de viagem relatos de crimes e violência, que ocupam grande parte de noticiários de jornais e da televisão. Já temas relacionados às eleições do ano de 2014 aparecem em comentários de dois viajantes onde um tentava convencer o outro a votar no candidato do PSDB para presidente da república.

A exposição de assuntos privados em público nos reporta ao que Sennett (1974) denomina de “tirania da intimidade”, que segundo ele é um dos aspectos da perda da dimensão coletiva da existência social, e expressa o novo tipo de sociabilidade do homem moderno. Uma modernidade ainda não concluída. A ascensão da hipere Exposição da vida íntima nas relações interpessoais que - como vimos em uma viagem no transporte público - constitui-se em espaço de

socialização. Essa condição promove o homem moderno a um ser narcísico e insatisfeito, voltado somente para si mesmo, para a sua autogratificação e o seu prazer. O seu corpo passa a ser o símbolo do seu eu e a sexualidade se fixa no seu corpo. Não conhece empatia nem reciprocidade, encontrando sentido apenas nas coisas que perpassam a sua experiência pessoal. Tal condição relega sua vida cognitiva ao empobrecimento, e sua existência a um estado de mal-estar crônico, diz Sennett.

3.5.2 Linguagens da cidade

Os símbolos da cidade surgem com grande força nas viagens dos usuários, expressos tanto em linguagens que remetem ao passado da cidade e dos viajantes, quanto nas que aludem ao presente e ao futuro. Uma vez que os signos urbanos são polissêmicos, muitos deles aparecendo aglomerados, sua percepção torna-se de difícil apreensão por parte dos viajantes. Entretanto, os signos que são identificados mais facilmente pelos viajantes são aqueles que aparecem em contrastes, sobretudo os relacionados às desigualdades sociais, onde surgem concomitantemente símbolos da riqueza e da pobreza e da beleza da cidade.

Se para Lévi-Strauss (2010) a viagem é uma experiência que pode transportar o viajante para outro espaço, tempo, hierarquia social, ou para essas três dimensões combinadas, entendemos que o termo viajante se aplica às viagens pelos transportes na cidade de São Paulo, uma vez que essas três dimensões são despertadas no imaginário dos viajantes graças aos signos que a cidade lhe oferece.

A viagem assume uma dimensão espacial, à medida que vai se movendo pelo espaço físico da cidade e, também uma dimensão temporal, onde fatos e situações do presente que remetem o viajante ao passado ou levam a sua imaginação para o futuro. No início da jornada, o viajante planeja como será o dia, nos afazeres do trabalho, como serão as dificuldades que encontrará e, o seu pensamento vai se fundindo com o que a sua visão lhe traz, com as cenas, imagens, signos e símbolos da cidade. Durante a viagem, sai das áreas mais pobres e adentra por áreas nobres da cidade e vê pessoas abastadas, ou seja, a viagem também é feita pela hierarquia social, tão contrastante entre os moradores da cidade e que se revela em signos.

As cenas corriqueiras que ele vê mobilizam suas memórias afetivas, remetendo-o a outro tempo e lugar, como o bairro ou cidade onde viveu na sua

infância e que o tempo modificou. O viajante vê pessoas andando nas ruas, indo ao trabalho, crianças indo para a escola levadas por suas mães. Pessoas entrando em padarias e saindo com saquinhos de pão quente (ele, viajante, pressupõe), casas com pé de mexerica no jardim. Pessoas caminhando juntas levam-no a imaginar sobre o que conversam, qual será o assunto, será que estão brigando?

Alguns enxergam o céu e também multidões em movimento, e há ainda os que não gostam de ver aquilo que é mais característico da metrópole que são os carros, os ônibus e o movimento intenso. Há quem se lembre das vidas que deixou para trás; afetos de parentes e amigos que ficaram em um tempo passado e em lugares distantes são trazidos para as viagens, em forma de saudades, como é o caso dos viajantes que têm família na cidade de Carpina, em Pernambuco e em Vitória da Conquista, na Bahia.

[...] eu penso em tanta coisa... Eu penso na minha família em Pernambuco. Eu penso no que vou fazer no serviço: vou fazer isso, vou fazer aquilo. Penso será que está tudo bem? Vou te falar a verdade... eu penso até nos meus gatinhos. Será que os gatos tão bem? Será que a Andréa deu comida prá eles? Quanto tá chovendo: será que os coitadinho tá na chuva? Eu penso em tudo, penso no meu filho, no meu irmão José que eu adoro [...] (Mulher, 53 anos, empregada doméstica, zona leste).

Ao passarem pelo centro da cidade há viajantes que reparam nos faróis para pedestres com desenhos diferentes, de acordo com o marco histórico do local. Deparam-se com uma diversidade de manifestações estéticas como artistas de rua, dança indígena, execução de música clássica, banda de “forró de raiz” com mendigos dançando aos pares, contorcionistas, mágicos e matemáticos que efetuam grandes cálculos de cabeça, sem auxílio de papel e caneta etc. O viajante vê cenas de abandono social à sua volta: usuários de crack dormindo nas calçadas, esmoleres deficientes e lixo nas calçadas. Diante de tantos signos contrastantes alguns viajantes se questionam sobre como é possível a mesma cidade gerar tanta riqueza e tanta pobreza.

[...] eu fico vendo a questão da cidade pela janela do ônibus, tem horas que eu vejo a cidade evoluindo dependendo do lugar que eu to passando e tem horas que eu vejo a cidade decaindo...de suja, de mal conservada, de falta de cuidados com a rua, com a calçada. É uma coisa bem interessante observar a cidade do ônibus, você consegue ver claramente a cidade crescendo, se desenvolvendo, novos prédios sendo construídos, novas praças, você consegue ver as pessoas, aquela movimentação toda. E ao mesmo tempo você vê o lado degradante da cidade, você vê a pobreza,

você vê a miséria, o outro lado assim, né! (Homem, 39 anos, funcionário público, zona oeste).

O centro da cidade proporciona também uma viagem ao passado, onde o viajante vê prédios antigos relacionados à história de São Paulo, como a Catedral da Sé e o prédio do Banespa, e lembra-se de sua beleza no passado, quando no Natal era enfeitado e visto à distância. Era um prédio “referência” da cidade, perto do Martinelli, que foi o prédio mais alto da cidade até o ano de 1947. Hoje, o prédio não é mais do Banco do Estado de São Paulo que foi privatizado e vendido para o grupo espanhol Santander. Já não é enfeitado no Natal e seus dias de glória ficaram na memória de um viajante antigo.

No percurso da viagem são vistos galpões industriais abandonados da Mooca e da Barra Funda, que fazem o viajante imaginar o que terá sido o lugar há trinta ou quarenta anos e, em um exercício de imaginação e adivinhação, a partir dos rastros e vestígios das construções, das quais restaram apenas as fachadas, tenta em vão reconstruir uma imagem que nunca viu e que não se mostra mais a ninguém, pertence ao passado da cidade e habita a memória dos que a viram.

[...] Olha, eu penso como era esse lugar há 30 ou 40 anos atrás. Sempre fico imaginando aquele barracão abandonado, o que poderia ser, era fábrica do quê? Se era muito movimentado, como era o transporte. Então eu olho pra cidade numa perspectiva de... passado, assim. É um pouco da cidade que eu vejo hoje. Ah! Até pouco tempo atrás, como eu utilizava muito ônibus, uma coisa que me preocupava é o número de empreendimentos de prédios crescendo na cidade, né? Quando eu não tô pensando como que a cidade era, é o que ela pode se tornar, mas num sentido negativo, a preocupação, né? (Homem, 34 anos, técnico de informática, centro).

Outros galpões industriais da Via Anchieta são mencionados por uma viajante que se entristece ao vê-los abandonados. Ela os considera marcos da industrialização de São Paulo, da produção de veículos e passagem obrigatória para o ABC. A viajante vê nos galpões o movimento operário que mudou os rumos do Brasil, mas que hoje é um trecho morto, abandonado e que, para ela, é só uma passagem.

A viagem pela hierarquia social, na percepção de outra entrevistada é revelada pela pobreza existente nos cortiços da Avenida dos Estados, região central da cidade, onde em uma portinha que ela entrou, por dever de seu ofício, deparou-se com 124 quartos e quase 1000 moradores em situação de alta vulnerabilidade social. Ela não consegue passar por esse local sem lembrar-se desse quadro.

O viajante passa por lugares que se transformaram em Itaquera, região que começou a ser valorizada com a implantação da estação Corinthians- Itaquera e, que, posteriormente, recebeu o estádio de futebol, inaugurado na Copa de Futebol de 2014. O viajante habitual da região conheceu o brejo, o morro e o estádio, mas viu também a área vizinha virar favela, atraindo novos moradores e trazendo prostituição infantil, venda de drogas e assaltos. Vê nisso a cidade produtora de pobreza e da desigualdade.

[...] eu sou de uma família que mora na zona leste há muitos anos e a minha família acompanhou muito a expansão da zona leste, de transporte, de moradia. Então quando eu ouço pessoas falando assim "Ah, tá vendo esse lugar aqui, x assim? Aqui tinha um negócio assim, assim, assim. Essa estação aqui antigamente tinha essa coisa assim, assim, assim". Que nem a minha vó contava muito. Porque eu, apesar da minha pouca idade ainda sou do tempo em que as linhas da CPTM, as pessoas na zona leste chamavam de tronco e variante (risadas) (Homem, 24 anos, educador social, zona leste).

O Museu do Ipiranga é o caminho obrigatório de uma viajante, que por anos a fio passa pela sua porta, admira os seus jardins e nunca o visitou. Sonha em conhecer o local, mas, sem poder ir, visita-o na sua imaginação; mais do que uma visita, ela reconstrói o museu a seu modo. Para ela, o Museu deve ter uma estátua bem grande de D.Pedro I, pois ele proclamou a Independência do Brasil e deve ter uma homenagem a ele. Nesse museu imaginário, a viajante acha que deve haver imagens da escravidão, negros amarrados, sendo judiados. Também acredita que haja laboratórios onde são feitas experiências com animais vivos, testes de vacinas. Em suma, para ela o museu imaginado é uma mistura de torturas do passado e do presente, onde escravos e animais estão situados no mesmo patamar, privados de direitos e torturados.

[...] Eu vejo da minha casa pro Paraíso, uma coisa que eu admiro... é ali, o Museu do Ipiranga, eu só passo por fora, mas ali tem coisa linda, Eu sonho ir lá dentro...Lá dentro do Museu deve ter estátua de D. Pedro, montado num cavalo. Eu acho que tem essas coisas lá dentro. Porque por fora tem um monte de cavalo, então lá dentro eu acho que tem (Mulher, 53 anos, empregada doméstica, zona sul).

Símbolos de religiosidade também surgem nos relatos dos entrevistados, como, entre outros, a menção de viajantes que atravessam a região leste da cidade em direção ao centro, pela Avenida Celso Garcia e passam pela porta do Templo de Salomão. Para eles, que se declararam católicos, a imagem do Templo é

assustadora devido às suas dimensões, ocupando um quarteirão, com suas colunas altíssimas que se destacam na paisagem. Segundo eles, tais colunas funcionam como coletores de água de chuva, que tratada, é usada no Templo. Para eles, o Templo representa a força da fé dos evangélicos.

Outra visão da cidade são as caixas d'água que ficam suspensas e que, vistas à distância, representam para um entrevistado, o domínio da natureza pelo homem, que por meio dessa invenção, não precisa de chuva para abastecer de água a cidade.

Sobretudo os viajantes mais velhos percebem e materializam na visão as muitas cidades existentes dentro da cidade de São Paulo, sua transformação desde a Vila de Piratininga, das tropas das Bandeiras, da industrialização, dos imigrantes, do pós-guerra até a atualidade. A cidade hoje produz outros símbolos, nos quais predominam a arquitetura do concreto e do vidro em construções voltadas para dentro e que não se abrem mais aos passantes da rua. Possuem entradas vigiadas e monitoradas e estão materializadas em muitas regiões da cidade, principalmente nos prédios da Av. Berrini e da Nova Faria Lima que testemunham o mais novo conceito de urbanização, o do enclave fortificado, segundo Caldeira (2000).

Outros locais da cidade, como as pontes estaiadas ou atirantadas que ficam suspensas por cabos de aço, presos em mastros que parecem flutuar, existentes na Avenida Tatuapé e na Av. Marginal de Pinheiros desafiam a curiosidade do viajante que ficam a pensar como é possível que elas se mantenham “no ar” e não caiam. Tais pontes são apreciadas pela leveza e beleza e, sobretudo, quando iluminadas, podem ser identificadas à distância sinalizando, para alguns, que estão chegando um território mais familiar.

Esses símbolos da contemporaneidade de São Paulo são percebidos também como expressões da riqueza que a cidade produz e para a qual ele contribui com o seu trabalho.

Se a viagem proporciona um tempo para a imaginação, facilita também um tempo para a reflexão, pois, alguns, enquanto viajam, vislumbram o futuro e fazem planos. Pensam sobre o que farão nos próximos anos, se estudarão, se mudarão de emprego, ou até mesmo de profissão. Ao passarem pelos arranha-céus se interrogam até quando a cidade vai suportar tantos prédios, tanta gente, tantos automóveis e tanto trânsito. Devem pensar também, até quando suportarão fazer

suas grandes viagens dentro da cidade, com tantas dificuldades, mas também com tantas revelações, momentos agradáveis e devaneios.

3.5.3 Realidade e sonho na mídia popular de São Paulo

As grandes cidades possuem em suas ruas, em pontos de ônibus, estações de metrô, paredes de edifícios, *outdoors*, lojas e shoppings imagens que apelam aos bens de consumo da sociedade capitalista. A cidade de São Paulo não escapa disso, e nem os seus viajantes. Para Michel de Certeau (2012) a cidade contemporânea transformou-se em um labirinto de imagens, com expressão, linguagem e vocabulário próprios, que se articulam em um discurso. Os cartazes existentes formam a paisagem urbana e criam uma linguagem de murais, prometendo aos passantes um repertório de felicidades próximas. A cidade transforma-se em museu imaginário a céu aberto, com oferta de momentos de prazer e felicidade em contraponto à cidade do trabalho.

Segundo Certeau (2012), a linguagem do imaginário propaga-se em todas as cidades contemporâneas e faz as mitologias se multiplicarem. Crenças se transformam em lendas e o desenvolvimento técnico parece não dar conta das necessidades humanas que o originaram.

A sociedade demonstra que a felicidade não se encontra no desenvolvimento e na técnica, ao projetar e adiar continuamente os seus sonhos para além do tempo vivido no cotidiano, colocando-os nos momentos das férias, aposentadoria e outros fugazes. A escrita mural (*outdoors*) anuncia uma felicidade à venda. Do cartaz ao grafite, a representação exprime porque não se dá, não ocorre na realidade. É o desejo humano que não se transforma em realidade, segundo Certeau (2012).

Pudemos observar em nossa pesquisa a existência de uma mídia urbana particular, ou seja, um conjunto de peças e veículos de comunicação, que divulgam produtos e serviços desejados ou necessitados pelos viajantes, que também oferecem felicidade. A partir da observação empreendida, nos parece que a comunicação da cidade de São Paulo é distribuída espacialmente de acordo com o perfil dos públicos a serem atingidos. Nas regiões onde trafegam classes mais abastardas, sobretudo de automóvel, as mídias são mais sofisticadas, alocadas em painéis fixos contendo propagandas mais elaboradas, de produtos caros, e que

clamam mais pelos significantes da sua linguagem. Normalmente, essas propagandas são colocadas em locais altos para dar visibilidade àqueles que transitam em automóveis. Pode-se supor que essa comunicação é feita nos termos na Lei Municipal 14.223 - “Cidade Limpa”, do ano de 2006, que disciplina a veiculação publicitária em vias públicas e para a qual o interessado paga a Prefeitura do Município de São Paulo as taxas condizentes.

Em regiões mais populares, por onde transitam as classes mais pobres, as propagandas adquirem uma linguagem mais direta, com características menos sofisticadas de comunicação e mais interessadas em comunicar significados.

A mídia de rua da cidade de São Paulo, exposta em calçadas, praças e calçadões de regiões populares é colocada na altura dos olhos dos passantes, de forma que eles nem necessitam levantar muito a cabeça para vê-las, uma vez que, na cidade, as pessoas andam olhando continuamente para baixo e para frente, não lançando, com frequência, o olhar para o alto.

Há várias modalidades de mídias populares de rua identificadas na pesquisa que ocorrem à margem da lei municipal mencionada, e que se caracterizam pela falta de fixidez e por um movimento constante dos divulgadores, talvez com a finalidade de não serem apanhados pela fiscalização. Há “homens- sanduíche”, que vestem tabuletas de materiais plásticos, de poliméricos sintéticos e não mais de madeira ou metal como os do século XIX, contendo inscrições de anúncios nos dois lados, ou seguram placas sustentadas por cabos apoiados no chão. Normalmente, nessa modalidade de mídia predominam homens não muito jovens, mas ainda com força suficiente para suportar as tabuletas ou segurar as placas. O seu conteúdo quase sempre apela para alguma urgência do viajante e por isso oferecem produtos e serviços de consumo imediato: fotos 3x4 na hora, confecção de óculos em uma hora, exame médico, compra de ouro, produtos Natura e Avon com desconto, “só hoje”.

Outra modalidade de comunicação nas regiões populares são pequenos folhetos e impressos, entregues ao viajante quando de sua espera em pontos de ônibus, estações de metrô e de trens, sobre os quais iremos nos deter de maneira mais aprofundada.

Os distribuidores normalmente são pessoas simples, ou muito jovens ou já idosos, sugerindo que essa atividade não seja procurada por pessoas em idade produtiva e que possa ser um “bico” para eles. Os folhetos são carregados em

pequenas quantidades pelos distribuidores, normalmente em mochilas e sacolas que parecem não pesar. Não possuem pontos fixos, e não permanecem nos mesmos locais por dias seguidos. A exemplo dos homens-sanduíche, os distribuidores também são itinerantes e desenham percursos cuja lógica não foi possível captar. Talvez estejam despistando concorrentes ou a fiscalização. Vestem-se de maneira simples, não chamativa e têm uma atitude de quase invisibilidade, desaparecendo na paisagem urbana. São discretos, não falam e quase sempre, agradecem o viajante que acolhe o folheto. Muitos passantes não aceitam os folhetos e alguns parecem nem ver os distribuidores.

Os tamanhos dos folhetos não seguem nenhum padrão, mas há muitos que são pequenos para, possivelmente caberem nas bolsas e bagagens e serem levados pelo viajante. Entretanto, muitos viajantes os recebem, olham e se não lhes despertar interesse, os amassam e jogam diretamente no chão. É comum haver muitos esparramados próximos ao local da distribuição. Os papéis nos quais são feitos os impressos são visivelmente de baixo custo, normalmente em papel jornal, denotando não haver intenção de atrair os viajantes pela sua qualidade.

[...] folheto de comida, sei lá, marmitta. Ah, eu pego pra mim olhar os preço, essas coisas aí. Mas não é sempre que eu pego, tem vez que eu pego. Olho os eletrônicos...Tem vez que eu compro, tem vez que eu só olho os preços também, gosto mais de olhar. Gosto também de ver os celulares (Homem, 49 anos, manobrista, zona norte).

Entendemos que esses pedaços de papel, uma vez entregues e lidos ou não, perdem a utilidade e passam a ser material de descarte, cujo destino é a morte no chão ou na lixeira. Isoladamente, cada folheto contém apenas a mensagem que veicula, mas uma vez reunidos, classificados em dimensões de análise, categorias e assuntos, os folhetos possibilitam articular uma leitura em forma de pequenas narrativas sobre o viajante na cidade, sua vida, suas necessidades e, também, sobre seus sonhos e o imaginário nos seus deslocamentos. Permitem a construção de um inventário onde também repousam as dificuldades do cotidiano, seus sonhos e o seu imaginário.

Na pesquisa recolhemos 171 folhetos, que foram tabulados segundo a frequência e, posteriormente analisados com a finalidade de identificar vetores ou

dimensões que agregassem categorias relacionadas à viagem e à vida dos viajantes e que permitissem compreender o sentido das mensagens.

Vale ressaltar que, à primeira vista, muitos folhetos de produtos e serviços oferecidos acenam com descontos, promoções, brindes e facilidades de pagamento, mais ajustados e condizentes aos salários dos viajantes de transportes públicos. A partir da análise dos assuntos foi-nos possível estabelecer duas dimensões básicas, que agregam componentes cujos temas relacionam-se entre si.

A primeira dimensão estabelecida, “Desgaste e perda”, sintetiza aspectos concretos da vida cotidiana do viajante enquanto trabalhador. Nessa dimensão reunimos as categorias corpo, saúde, dinheiro e ouro, desemprego e direitos humanos, que totalizaram 72 folhetos.

A segunda dimensão, “Reparação e compensação”, reporta mais ao imaginário e aos mitos urbanos contemporâneos e acenam com a possibilidade de minimizar os desgastes e perdas do viajante no seu cotidiano de trabalho. Nessa dimensão foram agregadas as categorias manutenções (do corpo e de objetos), remédios para alma, sonho e crescimento profissional. Entretanto, acreditamos que essas dimensões não sejam excludentes, havendo algumas categorias que podem pertencer concomitantemente a essas duas dimensões, de acordo com a perspectiva adotada.

A categoria que alude ao imaginário totalizou 99 folhetos, ou seja, uma quantidade maior de folhetos nessa dimensão, em relação ao total de folhetos relativos aos aspectos concretos, o que pode sugerir haver maior interesse e importância dessa dimensão na vida do viajante.

Os conteúdos de todos os folhetos foram resumidos em tabelas montadas de forma a apresentar a dimensão a que ela se refere, as suas categorias constitutivas, a frase contida no título do folheto e as respectivas quantidades de cada um deles recebidas nas ruas, que serão apresentadas a seguir. Na sequência, há a análise das categorias e alguns exemplos de folhetos. A coletânea completa de folhetos encontra-se no Anexo D.

Desgaste e Perda

A primeira dimensão, que agrega narrativas de desgaste e perda, remete aos prejuízos, dificuldades e riscos dos viajantes no seu cotidiano. Nesta dimensão, os folhetos foram separados segundo categorias que se relacionam ao corpo, saúde,

prejuízos financeiros, desemprego e questões relativas ao exercício de sua cidadania e de seus direitos humanos. Em cada uma das categorias foram analisadas as frases do título do folheto e a qual aspecto da vida do viajante ela alude e narra.

Quadro 2: Dimensão 1- Desgaste e perda

Categoria	Frase	Frequência
Corpo	Espaço Vida Saudável Herbalife	15
	Essencial Fisio - reduza até 40% de gordura localizada	4
	Tânia Fidalgo - Estética Inteligente	1
	Emagrecentro. Experimente novo pacote <i>speed</i> - 4 fases	1
	Empório Saúde e Bem-Estar-Super farinha emagrecedora	2
	Sub-total	23
Saúde	Planos de saúde privados - Quanto mais você usa, menos você precisa	9
	Ótica Betel - Técnico ótico responsável	1
	Ótica MetrÓpole. Convite exclusivo para você	5
	Di Óptica - Novas experiências pedem novas atitudes	1
	Óticas Gassi preço de fábrica	3
	Ótica Big América - Fazemos seus óculos em 1 hora	1
	Dentistas - Ponte móvel, Dentadura	1
	Sinete Drograria e Manipulação	1
Sub-total	22	
Dinheiro/ouro	Empréstimo para aposentados	1
	Empréstimo W M Crédito pessoal	1
	Ticket Brasil - Compramos seu ticket	1
	Ticket Brasil - Compramos seu ticket com a melhor taxa do mercado	3
	Compra-se ouro. Pagamento à vista	7
	Limpe já o seu nome. Negociamos todas as duas dívidas	4
	Sub-total	17
Desemprego	Assessoria previdenciária Trabalhista e Cível	2
	Sub-total	2
Cidadania e direitos humanos	Metrô já. Assembleia geral por melhores condições de transporte	3
	Na luta por transporte decente!	1
	Eleições CMTT Conselho Municipal de Transportes e Trânsito	1
	Para o Conselho Municipal de Trânsito	1
	UMES 30 anos- Jornal de volta às aulas	1
	Movimento Nacional de Luta pela Moradia- MNLM	1
	Campanha Resistência Guarani em São Paulo	2
	Sub-total	10

Corpo

O viajante perde a boa forma do seu corpo humano, prescrita pelos padrões ocidentais contemporâneos. Há a gordura e obesidade, resultantes, provavelmente, do fato de permanecer sentado durante muitas horas no trabalho. Essa perda pode ser atribuída, em parte, à alimentação adotada nas grandes cidades, a comida rápida ou *fast-food* e lanches que dão a sensação de saciedade, mas que contém baixo valor nutritivo, com muito carboidrato e poucas fibras, o que o faz engordar. Disto resulta a necessidade de emagrecimento por meio de processos e dietas, todos eles com promessas de efeitos rápidos e acessíveis ao bolso do viajante.

Folhetos relativos ao conteúdo “Corpo”

Experimente.
NOVO PACOTE SPEED - 4 FASES

a **MAIOR** taxa de emagrecimento **SAUDÁVEL** do **BRASIL** + ca 200 unidades.

Tratamento de emagrecimento rápido e reeducação alimentar.

*FASE 1 - 10 DIAS inclui: 1 consulta + 1 infra-red + 1 aurículo-acupuntura + 1 lipo Injection + orientação alimentar.

5 semanas

A partir 3X de:
R\$ **44,00***

*12 dias referência, fase 1 - CCTOX

EMAGRECENRO
CENTRO ESPECIALIZADO EM EMAGRECIMENTO E ESTÉTICA

Essencial Físio
Clínica de Fisiologia - Fisioterapia - Studio de Pilates

Reduza até 40% de gordura localizada!!!

A Criolipólise é uma técnica que utiliza um resfriamento intenso e localizado, no qual as células de gordura são eliminadas com o frio, sem causar danos aos tecidos adjacentes.

Convite Pessoal

Já Tomou Seu **SHAKE** HOJE?

REALIFE

Saúde

Há um grande apelo às questões relacionadas à saúde do viajante, o que sugere sua grande importância, posto que o bom estado de saúde é requisito básico para a qualidade da força de trabalho. A oferta de tratamento dentário denota que seus dentes não se encontram em condições adequadas, e que para manter a saúde bucal pode ser necessário extraí-los, colocar ponte móvel ou até dentadura. Os planos médicos exibidos sugerem que o viajante esteja perdendo a saúde na sua vida cotidiana.

Folhetos relacionados ao conteúdo “Saúde”

Óculos Completo
(Armação + Lentes - 1 par) - 10x
R\$ 69,90
ou 10x R\$ 6,99 a juros.

Óculos Completo c/ Antirreflexo
(Armação + Lentes - 1 par) - 10x
R\$ 99,90
ou 10x R\$ 9,99 a juros.

Óculos Completo Multifocal
(Armação + Lentes) - 10x
R\$ 159,90
ou 10x R\$ 15,99 a juros.

SÃO CAETANO DO SUL (N. GERT)
Rua Visconde de Inhaúma, 957
2759.2459

METRÔ ANA ROSA
Rua Celso de Faria, 111 - 2º andar, 40
5539.5052

METRÔ SANTA CRUZ
Rua Domingos de Moraes, 1028
5579.7574

DENTISTAS

- Cirurgia - Ponte Fixa - Piercing Dental
- Ponte c/ Grampo - Selante p/ Criança
- Clareamento Dental - Tratamento de Canal

EXTRAÇÃO PONTE MÓVEL DENTADURA

RESTAURAÇÃO

LIMPEZA CANAL / PIVOT

AGENDE SUA CONSULTA

ORTODONTIA Aparelho e Documentação Ortodôntica
PAGUE SOMENTE A MANUTENÇÃO

4362-4458

Horário de Atendimento: 2ª a 6ª das 9h às 19h30 e Sábados das 9h às 13h
Av. Caminho do Mar, 3.651
Rudge Ramos

Dinheiro/ouro

Esta dimensão sugere que o salário do viajante não seja suficiente para todos os seus compromissos, havendo necessidade de tomar dinheiro emprestado. Assim, ele contrai novas dívidas, não consegue pagá-las, “suja” o seu nome, vende vale-refeição e, eventualmente, alguma joia de ouro que possua. Ofertas de compra de dívida, de tickets, de ouro, oferta de empréstimos, limpeza do nome denotam que o viajante se depara com dificuldades financeiras.

Folhetos relacionados ao conteúdo “Dinheiro/Ouro”

The image displays four distinct financial advertisements:

- Top Left:** A yellow-bordered ad titled "LIMPE JÁ O SEU NOME" (Clean up your name). It features the logo of "LDI Assessoria" and "Casper Libero" with the address "Av. C. Casper Libero, Nº 58 - Sala 170". It lists services for "SERASA", "SPC", and "BANCO" and offers to negotiate debts. Contact numbers are 3331-6509 / 3331-6522 and 3425-0021 / 7787-2354.
- Top Right:** A black-bordered ad titled "COMPRO OURO E JÓIAS USADAS" (I buy used gold and jewelry). It lists items like "Prata", "Diamantes", "Platina", and "Caneta Mont Blanc". It offers cash payments and accepts any offers. Contact: (11) 3105-1051 / 96387-4499. Address: Av. Liberdade, 52 - Sala 01.
- Bottom Left:** A blue-bordered ad titled "TICKETS" (Tickets). It advertises "Ótima Taxa" (Great Rate) for "Cartões Refeição, Alimentação, Comparamos Todos" (Meal, Food, we compare all). Contact: 3129-5359. Address: Av. Ipiranga, 337 - 1º Andar Sala (Em Frente ao Terraço Itália).
- Bottom Right:** A blue-bordered ad titled "COMPRA DE DÍVIDA" (Debt Purchase). It targets "APOSENTADOS OU PENSIONISTAS DO INSS" (Retirees or INSS pensioners) and offers to buy debts from all banks. It lists logos for Banco Bradesco, Itaú, BV, CAIXA, Banco Santander, Banco Daycoval, CACIQUE, Banco BMG, Schahin, and UNIBANCO. It specifically mentions "FUNCIONÁRIO PÚBLICO DA PREFEITURA DE SÃO PAULO" (Public Employee of the City of São Paulo) and offers a loan from Banco BMG without commitment.

Desemprego

Esta oferta indica o risco do viajante ficar sem emprego ou a possibilidade de já se encontrar nessa situação; nessa condição, pode ter tido os seus direitos trabalhistas não respeitados pelo empregador, havendo a necessidade de defendê-los por meio de serviços advocatícios.

Folhetos relacionados ao conteúdo “Desemprego”

**ASSESSORIA PREVIDENCIÁRIA
TRABALHISTA E CÍVEL**

(Judicial-Advogados) e junto ao INSS.

- * Auxílio doença (com ou sem registro, indeferido)
- * Aposentadorias e revisões (todos os tipos)
- * Auxílio acidente de trabalho.
- * Auxílio por qualquer acidente
- * Aposentadoria especial/insalubridade.
- * Benefício ao idoso e ao deficiente (físico ou mental).
- * Pensão por morte.

☎ Consulta Gratuita: Tel.: (011) 3188 - 2100

Rua da Glória, 108 - 3º andar - Liberdade - SP
(ao lado do metrô Sô)

FOI DISPENSADO? VOCÊ TEM DIREITOS !!

FAZEMOS SEU CÁLCULO TRABALHISTA NA
HORA E SEM COMPROMISSO

*Horas Extras - Dano Moral - Adicional
Noturno - Insalubridade - Periculosidade
Acidente do Trabalho - Estabilidade
(acidente, gravidez, etc.) Reintegração ao
Trabalho - Dispensa por Justa Causa -
Rescisão Indireta e etc...*

CORREIA ADVOCACIA
TIM - 11 - 97140-0313
CLARO - 11 - 98833-0943
VIVO - 11 - 99888-1316
OI - 11 - 96682-7914
E-mail: rafaelcorrea.advogado@gmail.com

Rua Sete de Abril, 261 - sala 905
9º andar - República - São Paulo - SP.

Distribuição interna, não jogar este impresso em
vias públicas

Cidadania e Direitos humanos

Aqui são narrados os riscos do viajante não ter os seus direitos de cidadão respeitados pelo o Estado. É denunciado o não cumprimento do Estado em relação a um direito previsto na Constituição Brasileira: o direito ao transporte por metrô na região de M'Boi Mirim.

Outros conteúdos acenam com a possibilidade de participação da sociedade civil nas decisões sobre trânsito e transportes do Conselho Municipal e, também, nas decisões relativas aos interesses dos estudantes secundaristas. Outra denúncia refere-se à falta de moradia de interesse social na cidade e falta de marcação das terras dos índios guarani no Jaraguá e Tenondé Porã.

Folhetos relativos ao conteúdo "Cidadania e Direitos Humanos"



CAMPANHA RESISTENCIA GUARANI EM SÃO PAULO
pela demarcação das TIs Jaraguá e Tenondé Porã
Assina logo, Cardozo!

Hoje nós indígenas guarani de todas as aldeias de São Paulo ocupamos pacificamente o Pátio do Colégio, que é o local onde vocês brancos se fixaram pela primeira vez, e começaram a tomar posse das terras que eram do nosso povo. Fizemos isso pensando que em poucos dias, chega a data que vocês chamam de "Dia do Índio".

Nesse dia, porém, nos acostumamos a ser enganados por vocês, da mesma forma que nos enganaram quando chegaram dizendo que eram nossos amigos. Em todo lugar onde vivem nossos parentes, os Governos promovem festas no dia 19 de abril, e tentam fazer a gente comemorar, quando não há motivo pra isso. Até bebida vários Governos compram pros nossos parentes, pra fazê-los esquecer. Mas cansamos de ser enganados.

Ocupando pacificamente esse lugar simbólico, não estamos nos vingando, nem estamos enganando vocês, como vocês fizeram. Queremos apenas surpreendê-los para anunciar que precisamos da demarcação das nossas terras. Dia do Índio pra nós, será o dia que o Ministro José Eduardo Cardozo assinar o documento que garante a demarcação das nossas terras tradicionais.

Nossas terras não são mais aqui no Centro, não são no Pátio do Colégio, pois esse lugar já foi tomado por vocês há muito tempo, e não vamos nunca pedir de volta. Elas são na margem da metrópole, onde vocês ainda não destruíram, onde sobra ainda um pouco das matas onde sempre vivemos.

Metrô Já

Assembléia Geral por Melhores Condições de Transporte e Mobilidade



O Que Queremos?

1. Metrô ao Longo de Toda M'boi Mirim.
2. Metrô Terminal Ângela Até Capão Redondo Já Por Enquanto Integração gratuita entre Terminal Ângela e Terminal Capão Redondo
3. Ampliação da faixa reversível Até Terminal Jardim Ângela Com Linha Expressa Até Terminal Santa Cruz
4. Duplicação das Estradas de M'Boi Mirim e Guarapiranga Com Corredor de Ônibus

Convidados: **Gerald o Alckmin** – Governador do Estado de São Paulo
 Gilberto Kassab – Prefeito da Cidade de São Paulo
 Juran dir Fernandes - Secretário Estadual d Transportes
 Marcelo Branco - Secretário Municipal de Transportes

09 de Abril de 2011 a Partir das 9h - Igreja N.Srª de Guadalupe Estrada do M'Boi Mirim, 10080

Venha exigir seus direitos!
 Movimento Pró Transporte M'Boi Mirim

Reparação e compensação

Na dimensão reparação e compensação foram agregadas as categorias manutenções (do corpo e de objetos), remédios para a alma, sonho e crescimento profissional, nas quais estão presentes conteúdos imaginários, de grande valor simbólico. Tais categorias narram a necessidade de transcender a concretude do cotidiano, o que talvez possa operar como fator de equilíbrio aos desgastes e perdas sofridos pelo viajante.

Quadro 3: Dimensão 2 - Reparação e compensação

Categoria	Frase	Frequência
Manutenções	Kilo e Churrasco: "Do Grego- Sabor e qualidade"	2
	Sushi Bar- " O verdadeiro Sabor Oriental"	1
	Beija- Flor, Restaurante por kilo	1
	Restaurante Vegetariano- S&S Saúde e Sabor	5
	Xiang Wei Comida chinesa	1
	Bateu aquele cansaço? Venha tirar um cochilo	2
	Carlos Amorim – canetas, relógios, carimbos	1
	Banca Cavalcanti- Vendemos todos os tipos de cartões	1
	Arte Iphones- Assistência técnica Iphone	1
	W & W CELL- assistência técnica compra	1
	Desentupidora Econômica	1
	Sub-total	17
Remédios para a Alma	Terapias alternativas- Spiral Tape	1
	Yoga Tradicional O Yoga torna o homem saudável	1
	Roberto Antunes Assessor Floral Alquímico	1
	Donizeti Furquim – psicólogo	1
	Jogo Planetário- Inédito no Brasil, direto de Findhorn	1
	STOP A destruição do mundo. Jornal científico Trilógico	1
	Templário News. Igreja Templária. 7 leis de prosperidade	1
	Doutrina espiritual- Corrente da N. Senhora e São Jorge	1
	Consultoria espiritual- pare de sofrer	1
	Libertação – Drogas, alcoolismo, prostituição, vícios	1
	O que ganhamos com a salvação?	1
	Quanto vale a sua alma? Buscai primeiro o reino de Deus	1
	Quanto custa a salvação? Creia no Senhor Jesus	1
	Pai Todo Poderoso. A minha fé lhe deixo, a minha fé lhe dou	1
	A salvação vem pela fé. Missão de Cristo para as Nações	1
	O Arrebatamento. Você gostaria de receber Jesus Cristo	1
	Divina mensagem aos que vão desencarnar	1
	Seminário Rosacruz- Os sete pecados capitais	1
	Previsões para 2014 Taróloga Milena	2
Espaço dos Anjos. Seus relacionamentos não dão certo?	10	
Abre Caminho. Predestinação, Orientação Livre Arbítrio	1	
Pai Aristóteles- reza, Quebra demandas. Afasta rivais	1	
Viva melhor. Ensino simpatia para todos os fins!	1	
Inteligência Judaica. O que eles sabem que não sabemos?	1	
Sub-total	34	

(Continuação da Dimensão 2: Reparação e compensação)

Categoria	Frase	Frequência
Sonho	Marta Nassiff Depilação feminina	2
	Estilos Hair- Progressiva, “Celagem”	2
	Billyhair Cabelos naturais	1
	A Rainha da São Bento A maior queima de estoque	4
	JAP Cosmético Dia dos Namorados	1
	JAP Cosmético- Bateu a louca	1
	Bella Hair Center unissex- temos podologia	3
	Espaço Donna Lu Manicure e Pedicure.	1
	Central das Sombrancelhas- Prof. René Vasconcelos	1
	Mary Kay - Nossa missão é inspirar beleza	1
	Visite exposição – 50% Natura, Avon, <i>Forever Living</i>	1
	Stilo’s Hair Venda de cabelos naturais de 25 a 90 cm.	1
	Mesquita Turismo- Vãos promocionais	2
	Show de ofertas CVC- Os preços baixaram	1
	Férias de Julho- Viaje com a CVC	1
	Lotes na praia- 250m ² Litoral Sul	1
	Lotes de 390 m ² em Iguape	1
	Casa própria fácil e rápido. Taboão da Serra	1
	Villas da Granja. Sucesso de vendas	1
	Morar no Jaguaré	1
	Minha casa, meu imóvel. Presidente Altino	1
	Paiva joias desde 1996. Joias, semijoias e acessórios	1
	Jessica di netti - Designer – Bijouterias e acessórios	1
	Auto Escola Exata - promoção- pagamento facilitado	4
	Instituto Psicológico Atlantis- Exame médico e psicotécnico	2
	Maruyama- O mundo oriental você encontra aqui!	1
	O fantasma da minha sogra. Veja rir.	1
Nova Cultural- Viúvas de maridos vivos. As paparutas.	1	
Viva Dança- promoção relâmpago Sertanejo universitário	1	
Sub-total	41	
Crescimento pessoal e profissional	Curso de teatro CRESCER- vença a timidez	1
	Curso de libras	1
	Clinic Exoteric – Cursos	1
	Millenium Línguas- Escola Terapia- Trilogy Institute	1
	Marechal- A carreira militar é um sonho de muitos	1
	Sub-total	5

Manutenções

A narrativa desta dimensão tenta, de alguma forma, tranquilizar o viajante, acenando com a ideia de que para tudo é possível haver uma solução. Para um corpo cansado e esgotado é possível fazer a sua “manutenção” com a reposição de energias por meio da alimentação e dar pequenas cochiladas após o almoço. Para equipamentos e objetos quebrados, muitos dos quais com obsolescência programada, podem ser feitos consertos; para as casas dos viajantes que não possuem serviços de esgotamento público são ofertados desentupimento de vasos sanitários e de fossas.

Folhetos relacionados ao conteúdo “Manutenções



Remédios para a alma

A categoria alma foi onde encontramos grande variedade de ofertas de reparações, que, para efeito de análise, foram segmentadas em equilíbrio mental-emocional, salvação e libertação do homem e previsão do futuro.

Esta categoria descreve um viajante cansado, estressado, necessitando de apoio psicológico, mental e espiritual, e a possibilidade de haver um remédio certo para cada um de seus males. Pela diversidade de socorros oferecidos aos viajantes, revela-se grande sincretismo religioso na cidade com reparações espirituais que se baseiam em várias doutrinas, do catolicismo, pentecostalismo, umbanda e candomblé, Rosacruz e judaísmo.

São oferecido equilíbrio emocional e saúde mental ao viajante por meio de terapias alternativas variadas, como *yoga*, florais, psicologia, expansão da consciência e auxílio na prosperidade material. Há promessas de proteção, felicidade, libertação da alma de vícios e sofrimentos, a cura pela fé, previsão do futuro, abertura de caminhos afastando rivais e invejosos, bênçãos e passes.

Normalmente os apelos são simpáticos e os profissionais que atendem possuem nomes chamativos que tentam conferir valor e nobreza ao serviço ofertado, talvez como forma de atrair o viajante e incutir-lhe confiança no atendimento.

Folhetos relacionados ao conteúdo “Remédios para a alma”

Donizeti Furgulin
Praticante - CRP 0622355
55 13 99147.3805
dfurgulin2@gmail.com

Roberto Antunes
Assessor Floral Alquímico
Sistema Floral Joel Aleixo
Tel.: 07531-5964
99226-5944
robertubclaire@hotmail.com

INÉDITO NO BRASIL
DIRETO DE FINEHDORN

JOGO PLANETÁRIO
PLANETARY GAME®

7 dias de reflexão,
expansão da consciência
e crescimento para Você, para
os Outros e para o Planeta.

Data: 13 a 20/Setembro/2013
Local: Hotel Rancho Silvestre
Embu das Artes - SP - Brasil
Participe! Inscreva-se já!

Você quer saber mais? Contate-nos!
Fone: (11) 98969-3192/5572-9477
Email: contato@taygeta.com.br
[facebook.com/jogodatrasmacoabrasil](https://www.facebook.com/jogodatrasmacoabrasil)
www.jogodatrasmacoabrasil.com.br

Organizado por: TAYGETA, VOLFINHO, InnerLinks

Apoio: TRANSFORMAÇÃO, MILENIO, TRON, DRAGON ENERGY CENTER

Folhetos relacionados ao conteúdo "Remédios da Alma"

PAI ARISTÓTELES
 • REZAS • PASSES • BENZIMENTOS
 PARA OS VERDADEIROS GUIAS DE LUZ E FORÇA
 NÃO EXISTEM PROBLEMAS SEM SOLUÇÃO

QUEBRA DEMANDAS:
 INVEJAS, Maldições,
 PERSEGUIÇÕES, INSONIAS,
SOLIDÃO,
 DOENÇAS SEM EXPLICAÇÃO,
 FILHOS PROBLEMÁTICOS,
CORTA VÍCIOS E
AFASTA QUEM TE PERTURBA.

CONSULTAS ATRAVÉS:
BORRA DE CAFÉ

AFASTA RIVAIS



Libertação
 de drogas,
 alcoolismo,
 prostituição,
 vícios, etc.

Você conhece esta velha mentira do diabo: "Um pouco não faz mal!" Ele sempre começa com um pouco: um pouco de bebida alcoólica, um pouco de fumo, um pouco de farra, um pouco de drogas. E assim para frente.

Eu comeci tomando uma cerveja. Cerveja parece tão inócua, não faz mal. Será? Ela tem álcool e vicia. Ela acontece com o tempo. A gente não fica satisfeito com esta pequena dosagem. Lá vai o vinho, vai o licor, vai pinga, vai a droga, vai a maconha, cocaína e outras mais fortes.

É um círculo vicioso. Junto com estes vícios a gente começa olhar para o outro sexo. Perde o controle então demora e coisas acontecem, que você não queria fazer. Você estava debaixo do efeito do álcool ou da droga. Pode ser que um pouco não fizesse mal, mas existem poucas pessoas no mundo que conseguem se controlar.



Doutrina Espiritual
 Estudo em Espiritismo de Mestre Lourenço e Sr. João
 Maria, Maria, Rosângela, guias e ilumina
 Saúde, Negócios e Família

Consulta através de Borra de Café

Fones: 11 4116-0716 | 11 94525-5451



Inteligência JUDAICA
 O que eles sabem que não sabemos?

- Prosperidade
- Dinheiro
- Inteligência
- Saúde
- Negócios
- Segredos

Visite o site e descubra!
www.inteligenciajudaica.com.br



Sonho

Esta categoria, que reuniu a maior quantidade de folhetos recebidos nas ruas, oferece beleza e estética femininas, viagens, casa própria e lazer. São coisas consideradas difíceis de serem alcançadas pelo viajante e que ele sonha obter. Alude aos desejos e ao imaginário de beleza das mulheres com reparações às sobranceiras, à pele e aos cabelos maltratados, nem que seja com o recurso de apliques e alisamentos. Há forte apelo à sensualidade e ao erotismo nessas narrativas.

Do sonho também fazem parte promessas de viagens de férias, de aquisição de casa própria, lotes parcelados na praia, moda e decoração, autonomia nas viagens por meio de carta de motorista e, ainda, diversão e lazer para brasileiros, japoneses e coreanos.

Folhetos relativos ao conteúdo “Sonho”

Central das Sobranceiras
Direção: Pro^{fa} René Vasconcelos

ESCOLA PROFISSIONALIZANTE E ATENDIMENTO
R. Dom José de Barros, 66 - Lj. 19 - Centro
☎ (11) 3120-5740

ATENDIMENTO SÃO BENTO
Rua São Bento, 545 - Lj. 28 - Centro
☎ (11) 3105-7555

ESCOLA PROFISSIONALIZANTE E ATENDIMENTO
Rua Albion, 33 - Lapa - ☎(11) 4301-0086

ATENDIMENTO TATUAPÉ
Rua Coelho Lisboa, 216 - Tatuapé
☎ (11) 2367-9048

www.centraldassobranceiras.com.br
centraldassobranceiras

Central das Sobranceiras
Pro^{fa} René Vasconcelos

Agora com novas instalações da Escola no endereço: Rua Albion, 33 - Lapa - ☎ (11) 4301-0086

mesquita TURISMO
Voss Promocionais

Funcionamos exclusivamente online.
Nosso site é um facilitador de compras de voss promocionais.
Economize e aproveite!

VIAJE SEMPRE VIAJTE MAIS!

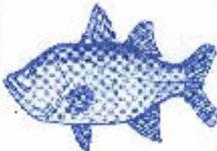
www.mesquitaturismo.com.br ☎ (11) 3280-2023

Folhetos relativos ao conteúdo "Sonho"

LOTES

de 390m² - IGUAPE

GRÁFICA (11) 3435-4824

Com Lago e Rio Para Pesca		LITORAL SUL
------------------------------	---	----------------

Chácaras e lotes planos com água e luz pronto para construir sua casa de campo, sem nenhuma restrição, excelente local para pesca com grande variedade de peixes. Com mais de 250 casas já construídas no local e mais de 150 família morando no local. Sem comprovação de renda / sem restrição

LOTEAMENTO APROVADO COM ESCRITURA
Matrícula 148.381 - CRI de Iguape

ENTRADA FACILITADA A PARTIR DE 3 x 400,00 DIRETO COM O PROPRIETÁRIO

PRESTAÇÕES A PARTIR DE 180,00 POR MÊS

Obs.: Referente a quadra T

Ligue e conheça o lugar certo para você e sua família!
INF.: (11) 2883-3620 / (11) 97426-3667 (vivo) / (11) 96549-8939 (cj) / (11) 95887-3230 (tm) 93035-0677 (dani)

LIGUE JÁ!!! CONDUÇÃO PARA CONHECER O LOCAL AOS SÁBADOS E DOMINGOS

Distribuição interna. Não jogar este ingresso em lixo público.



Cabelos Naturais - Cabelos 100% Cola Queratina - Perucas - Apliques
Tranças - Kanecalon - Acessórios

Pincas

Perucas Kanecalon

			
---	---	---	--

e-mail: billyhairfashion@gmail.com
www.billyhair.com.br

Rua Nicolau Pato, 219 - Centro - São Paulo - SP - Cep: 06041-006 (11) 3887-7747
Rua Hyacintho Rocco, 136 - Vila - São Paulo - SP - Cep: 06041-000 (11) 2001-1034

Crescimento pessoal e profissional

Essa categoria traz ao viajante a possibilidade de melhor preparo e aprimoramento profissional com a superação da timidez, ou mudança de atividade profissional por meio da realização de cursos que o qualifiquem melhor para exercer outra atividade diferente da atual. Com um novo emprego, ele poderá obter uma remuneração mais alta, que não o obrigue mais a contrair empréstimos, vender tíquetes de refeição e suas joias de ouro.

Folhetos relativos ao conteúdo “Crescimento pessoal e profissional”

The image displays three promotional flyers:

- Top Flyer:** A sign for a "Curso de LIBRAS" (Brazilian Sign Language) course. It features the logo "Escola Verbo em Movimento" and the text "Língua Brasileira de Sinais". The main headline is "Seja um profissional melhor preparado!". Below this, it lists benefits: "Aprendizado com foco em interpretação", "Curso completo: do básico ao avançado", "Uma profissão em expansão", and "Agregue valor ao seu currículo". It includes a row of hand gesture icons and contact information: "11 3102 8708 | Rua São Bento, 330, 2º andar, 0101 - Centro" and "www.verboemmovimento.com.br".
- Bottom Left Flyer:** An advertisement for "Clinic Exoteric - Massagens Terapêuticas". It shows a woman receiving a massage. The text reads: "A Clinic Exoteric oferece cursos com certificados e apostilas Grátis. Cursos para iniciantes que queiram trabalhar na área e profissionais que desejam aprimorar suas técnicas. Venha trabalhar com a gente!"
- Bottom Right Flyer:** An advertisement for a military course titled "MARECHAL". It features images of military personnel. The text includes: "UM CURSO SÉRIO, COMPETENTE E EFICAZ", "JOVENS", "A CARREIRA MILITAR É UM SONHO DE MUITOS E UMA CONQUISTA DE POUCOS!", "VENHA CONHECER O MARECHAL", "O MELHOR CURSO DO BRASIL PARA AS ESCOLAS MILITARES MATRÍCULAS ABERTAS", "VENHA FAZER PARTE DO NOSSO ESCUVALÃO", "MARECHAL", "INFORMAÇÕES", "Av. Presidente Médici, 464 - CEP: 05411-000 - Santa Margalida - São Paulo - SP", "Tel: 3026-7000 - 3227-1732 - 3229-9710", "Rua Esperança, 64 - Jardim do Mar - São Bernardo do Campo - São Paulo", "Tel: 4123-1798/4122-1642", "www.cursomarechal.com.br", "13ª FE BORGES SIFE", and "PROVA DE BOLSA NESTE SÁBADO".

Observamos na nossa pesquisa que a maioria das ofertas remete à dimensão da reparação e compensação, sobretudo à categoria que alude ao imaginário do viajante na cidade. O que é ofertado ao consumo não são apenas produtos, mas são símbolos mediados por categorias que ocupam o imaginário desse homem. Cabelos bem tratados, pele lisa e depilada, viagens, atendimento médico privado, possibilidade de desvendar o destino, ter tranquilidade, calma e controle.

O imaginário parece atuar mais intensamente nas mulheres, posto que grande parte dos apelos de perfumes, cremes corporais, produtos de beleza é dirigida ao público feminino. Apesar de poder ser entendido como uma ditadura da beleza e de jovialidade que a sociedade de consumo impõe, sobretudo às mulheres, esse comando, entretanto, parece possibilitar um campo propício ao sonho. Parece que o sonho é mantido pelo aprisionamento da ditadura da estética.

Para Certeau (2012), o discurso imaginário presente na cidade apela para a felicidade, mas o que se encontra na ficção é algo que não se realiza na vida cotidiana, seja pelo cansaço, tédio do trabalho, seja porque não se ousa pensar em uma mudança. O indivíduo contenta-se em sonhar, ou em ver. Abre mão de ser ator e contenta-se com o papel de espectador. Por esse motivo busca na imagem aquilo que a ficção oferece, enganando o desejo e a ação. Assim, muitas imagens e palavras narram uma perda e uma impotência, revelam recusa à perda e, também, uma recusa a agir, o oposto do que as palavras propõem.

Os temas da literatura do imaginário pesquisado por Certeau (2012) narram uma comunicação bem sucedida, idealizada e sem conflitos que não acontece na vida real. Deslocam do cotidiano as esperanças de uma sociedade sem classes com futuros gloriosos e constituem-se em pontes entre utopias. Os objetos expõem uma utopia que transforma o comércio em uma literatura imaginária. Os objetos de consumo são os sujeitos de toda a frase da publicidade e aparecem no metrô.

A literatura de Certeau encontra nos objetos a loucura solitária da sociedade moderna, com seus mitos e repressões, estes últimos relativos ao corpo, que é representado em fragmentos, com sensações reportadas ao comer e ao beber. Mencionam o retorno à terra natal, associam poupança e sonho; felicidade e segurança; festa e *Vichy*: “pobres felicidades de ricos na sociedade de consumo” (Certeau, 2012, p.45).

Embora o imaginário não se realize no concreto ele é sempre perseguido e entendemos que ele se constitui no território onde o homem tenta preservar a sua

individualidade, deslocando para este espaço os seus sonhos e desejos, muitos deles carregados com os valores da sociedade capitalista veiculados pela propaganda que o assedia não só nas ruas, mas também em todos os seus ambientes existenciais. O homem tenta ser ativo onde consegue sê-lo, que é em sua subjetividade, no seu imaginário, no estreito espaço que lhe restou, onde ele crê que manda e onde pensa ser o seu senhor, livre de relógio, patrão condução e exploração do trabalho. Saindo dessa sua brecha de subjetividade o campo está minado.

Esse imaginário parece atuar como protetor do sofrimento, distanciando o homem da irracionalidade e da loucura que a vida nas cidades contemporâneas lhe impõe. É nos seus sonhos que o homem simples contemporâneo tem maior possibilidade de preservar a sua vida e são os sonhos que permitem aos viajantes suportar os sofrimentos da viagem da vida.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A pesquisa revelou que os viajantes de ônibus e metrô na cidade de São Paulo possuem uma cultura própria, compartilhando hábitos, atitudes, comportamentos e rituais preparatórios comuns.

Viajar na cidade de São Paulo nos meios de transporte estudados é uma prática cotidiana que proporciona experiências individuais e coletivas de encantos e desencantos relativos ao corpo, aos sentidos e à imaginação.

As experiências do corpo concernem às habilidades físicas para conseguir ficar em espaços apertados, impulso para subir e descer dos ônibus e do metrô; equilíbrio para não cair nas freadas bruscas e nas curvas; pernas firmes para caminhar pelas ruas e, ainda, força para carregar mochilas e sacolas pesadas.

As experiências dos sentidos são proporcionadas pelos aromas e cheiros característicos dos meios estudados e, também por aqueles existentes nas ruas da cidade. A escuta das conversas dos ambientes, ainda que sob a forma de poluição sonora, e a visão das paisagens urbanas, podem, por sua vez, despertar a imaginação dos viajantes.

Imaginário particular, articulado em linguagens que remetem a narrativas da cidade, do tempo passado, do presente, e do futuro. Os folhetos recebidos nas ruas pelos viajantes, que possibilitaram a construção de um inventário, permitiram estabelecer duas dimensões analíticas relativas ao cotidiano das viagens. Uma delas reporta aos desgastes e perdas dos viajantes relacionadas, sobretudo ao corpo e à saúde, aludindo obesidade e perda da visão. A outra dimensão relaciona-se ao imaginário, prometendo reparações e compensações às perdas, onde predominam cuidados estéticos, viagens e remédios para os sofrimentos da alma.

A viagem proporciona, ainda, experiências intelectuais e morais ao possibilitar o conhecimento de anônimos e contatos com a diversidade humana existente na cidade. Instiga a criação de astúcias do viajante para driblar dificuldades e encontrar soluções para os problemas decorrentes dos deslocamentos. A viagem representa um exercício de encontro com alteridades, onde as sociabilidades ocorrem de forma explícita, na conversação, e de forma implícita, no movimento passivo, no silêncio, e no isolamento.

Nas viagens estudadas constatou-se que, ao lado de sociabilidades contemporâneas, muitas delas praticadas por viajantes em meios digitais que

deslocam e isolam o indivíduo, encontramos comportamentos altruístas nas pessoas que conversam, narram as paisagens e cenas urbanas, fazem trocas e usufruem da companhia de desconhecidos. Nesta perspectiva encontramos uma cidade agregadora e solidária.

Chamou-nos a atenção, neste trabalho, o fato de a viagem não ocorrer apenas durante o percurso nos meios de transportes, mas iniciar-se muito antes, quando o viajante sai de sua casa, em bairros distantes, caminha por ruas escuras, sem segurança, em calçadas intransitáveis. Estes são aspectos da cidade que segrega os homens, e evidenciam suas oportunidades e desigualdades.

A dificuldade de andar encontrada nas periferias impõe a necessidade urgente de os poderes públicos integrarem a circulação a pé no planejamento da mobilidade urbana da cidade. As calçadas devem ser vistas como elementos essenciais e constitutivos dessa mobilidade. A melhoria das condições de calçadas na cidade poderá, ainda, auxiliar no aprimoramento daquilo que Sennett (2010) considera a verdadeira experiência humana: o contato com as diferenças dos homens marcado com atitudes de respeito e compaixão.

Os hábitos e comportamentos revelados pelos viajantes demonstram que eles estão quase sempre em movimento e aproveitando o tempo: comunicando-se por meio de celulares, ouvindo música, lendo, fazendo palavras cruzadas, comendo ou conversando com outros viajantes. Pudemos constatar que esses comportamentos têm relação direta com as condições de lotação dos ônibus e do metrô. Em situações de muita lotação os viajantes mantêm-se calados e quando há menos aperto, eles tendem a ser mais comunicativos.

A partir desses comportamentos esbocei uma tipologia de viajantes, na qual identifiquei três tipos de manifestações: narradores, *flâneurs* contemporâneos e *blasés* ou abduzidos. Os primeiros, os narradores conversam com os demais viajantes, comentam condições da viagem e narram atrativos e locais de interesse do percurso da viagem. Possuem o dom de transformar os espaços de passagem, os não lugares em lugares e, tais viajantes parecem mais à vontade nos ônibus, uma vez que estes realizam o deslocamento a céu aberto no qual a paisagem urbana lhes proporciona imagens camufladas sob a forma de signos e símbolos. Os *flâneurs* contemporâneos, ainda exibem traços do comportamento do *flâneur* da Paris do século XIX. Embora não tão despreocupados e marcados pela velocidade da contemporaneidade, mostram-se observadores, contemplativos, atentos aos

movimentos das ruas e dos demais viajantes. O seu campo preferido pareceu-nos ser mais os ônibus e as ruas do que o metrô.

O que caracteriza o comportamento do blasé ou abduzido é o seu distanciamento psicológico com o espaço e com as pessoas. Estes viajantes carregam o olhar distante e parece que nada veem. Estão ausentes do lugar e de si e sem disposição para ver e estabelecer contatos com os demais. Os viajantes que manifestam esse tipo de atitude durante a viagem realizam atividades solitárias, como ouvir música, ler, escrever mensagens no telefone celular e até dormir.

O que descrevemos na pesquisa são hábitos simples, incorporados no cotidiano de homens e mulheres. A originalidade da pesquisa reside exatamente nisso: na descrição e na análise de comportamentos aparentemente banais, mas extremamente reveladores de uma determinada condição de existência contemporânea, vivida cotidianamente nas grandes cidades.

Em “*Tristes Trópicos*”, Lévi-Strauss (2010), ao referir-se à organização social dos nambiquara, afirma ter viajado ao “fim do mundo”, no caso, Mato Grosso, em busca de uma experiência sociológica que lhe revelasse uma sociedade no seu estado mais simples. Entretanto, ao chegar a Campos Novos deparou-se com uma estrutura social frágil, fluída, pobre e uma “sociedade agonizante” que estava reduzida a uma expressão tão simples, que nela havia apenas homens.

Nossa pesquisa, bem ao contrário da de Lévi-Strauss (2010), foi realizada em uma sociedade complexa e multifacetada, impossível, portanto, de ser reduzida à sua expressão mais simples. Mas talvez possamos dizer, como ele, que este trabalho também nos colocou diante de homens e mulheres, tão comuns em suas práticas cotidianas, tão simples na revelação de seus sonhos e desejos, mas que, nem por isso, deixaram de significar um grande desafio à realização da pesquisa etnográfica.

Em um de seus contos, “*Instruções para subir uma escada*” Julio Cortázar (2007) descreve este ato tão naturalizado em nós.

[...] As escadas se sobem de frente, pois de costas ou de lado tornam-se particularmente incômodas. A atitude natural consiste em manter-se em pé, os braços dependurados sem esforço, a cabeça erguida, embora não tanto

que os olhos deixem de ver os degraus imediatamente superiores ao que se está pisando [...] ⁷⁷

É justamente da banalidade e da cotidianidade deste gesto que o escritor extrai a sua estranheza. E aqui, talvez, não seja preciso evocar, mais uma vez, a lição primeira que nos deixou Malinowski sobre as relações entre o familiar e o estranho.

Ao invés disso, recorro à Marilyn Strathern (2014) que desenvolve uma reflexão singular acerca da possibilidade de o antropólogo, além de investigar sociedades e culturas remotas, analisar a sua própria cultura. Mais do que isso, Strathern (2014) explica como se dá o processo de conhecimento, em ambas as situações.

Para ela, há duas suposições possíveis relacionadas a essas situações. A primeira delas diz respeito ao fato de que o etnógrafo que trabalha em casa, por conhecer a língua e a cultura locais, pode chegar a uma melhor compreensão de sua sociedade do que um etnógrafo de fora. Além disso, a quantidade de informações obtidas pode ampliar o conhecimento das pessoas sobre elas mesmas, ou o da sociedade como um todo.

A segunda suposição alude ao fato de que a sistematização das informações é uma etapa necessária do trabalho etnográfico e que deverá ser cumprida, tanto pelo pesquisador que trabalha em casa, quanto por um de fora.

No entanto, para Strathern (2014), a sistematização pode representar uma mistificação desnecessária e mostrar fatos e situações já conhecidos por todos. A tarefa da sistematização, por sua vez, remete a uma questão epistemológica sobre a construção do conhecimento nas suas representações ocidentais, onde o eu é colocado à distância do outro, em uma relação de poder. Nesta visão, a busca do sentido da cultura nativa, quando feita por um etnógrafo de fora é mediada por categorias de análise pertencentes à realidade cultural do etnógrafo. No caso de uma etnografia feita em casa, a realidade cultural de ambos é semelhante, embora tomada a partir de perspectivas diferentes.

⁷⁷ Ver a respeito: CORTÁZAR, Julio. Instruções para subir uma escada, in *Histórias de cronópios e de famas*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

A antropologia feita em ambiente caseiro possibilita maior reflexividade, pois facilita, no etnógrafo, o desenvolvimento de uma consciência mais aguda, tanto em relação aos objetos de estudo, quanto à sua condição de pesquisador. Nesta situação, a relação de conhecimento pode ser construída de maneira compartilhada pelo etnógrafo, e por aqueles a quem ele estuda. Ao nos tornarmos mais sensíveis aos métodos e técnicas de análise empregados, temos chances de aumentar o senso crítico em relação à forma e ao conteúdo do discurso etnográfico.

A reflexividade deve ser conceitual e pode devolver às pessoas as visões que elas têm sobre si mesmas. Entretanto, a devolução nunca é a mesma que foi informada ao etnógrafo e, sim, outra, já processada e mediada por conceitos da cultura analisada.

Na análise de Strathern (2014) há ainda outro aspecto que merece ser evocado. Trata-se da relação entre os relatos dos informantes e ao papel que os mais diversos públicos ocupam nos textos produzidos. Tais públicos podem ser constituídos por informantes, leitores acadêmicos e leitores em geral, e o trabalho do etnógrafo pode assumir, diante deles, duas posições: a de autor ou a de a escritor⁸. Como autor, o etnógrafo substitui os significados que os atores sociais atribuíram à realidade estudada por significados próprios, ao utilizar termos que aludem à sua relação com o mundo, e ao realizar comparações entre ideias de outras culturas. Isto pode levar a um deslocamento da autoria das ideias nativas. Ainda como autor, ele traz informações sobre sociedades e culturas distantes que podem transformar a visão do leitor não especializado e que foram, por sua vez, mediadas por modelos analíticos. Para os informantes, pode devolver os construtos centrais da cultura reveladas por meio da etnografia.

Como escritor, e esse é o nosso caso, ele distancia-se do texto nativo e utiliza a linguagem como ferramenta para explicar os fenômenos estudados, (2014 apud Rabinow, 1984) criando versões que podem ser comparadas e situadas em relação a um conhecimento compartilhado. Neste caso, muitas vezes, os relatos podem ser avaliados como parciais e óbvios para os informantes. Os enquadramentos analíticos, por sua vez, nos quais a linguagem atua como dispositivo que revela a maneira como as análises foram feitas, podem ser percebidos pelos leitores

⁸ Ver a respeito: GEERTZ, Clifford. *Obras e Vidas. O antropólogo como autor*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2009.

acadêmicos. Aqui a antropologia, por proporcionar maior reflexividade, auxilia no autoconhecimento e na compreensão tanto dos que estão sendo estudados, como também do antropólogo.

Strathern (2014) ressalta ainda que, o que define o trabalho etnográfico são as técnicas de organização do conhecimento e a maneira como é apreendida a organização que as pessoas fazem do conhecimento sobre elas mesmas. Tais sistematizações, entretanto, são feitas tanto para o antropólogo enquanto autor, que estuda culturas distantes, como para o antropólogo, enquanto escritor, que estuda a sua própria cultura.

A nossa viagem, por ora, fica por aqui e, para celebrar nossa chegada, evocamos Fernando Brant⁹ nas seguintes estrofes da música “Encontros e despedidas”:

[...] São só dois lados
Da mesma viagem
O trem que chega
É o mesmo trem
Da partida...

A hora do encontro
É também, despedida
A plataforma dessa estação
É a vida desse meu lugar
É a vida desse meu lugar
É a vida [...]

⁹. NASCIMENTO, Milton e BRANT, Fernando. Encontros e despedidas. Minas Gerais: Editora Nascimento (EMI)/ Três Pontas (EMI), 1985.

REFERÊNCIAS

ANDER-EGG, Ezequiel. *Técnicas de Investigación Social*. Buenos Aires: Editorial Humanitas, 1974.

Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP. *Pesquisa de Imagem dos Transportes Públicos na Região Metropolitana de São Paulo*. São Paulo: 2011.

AUGÉ, Marc. *Não Lugares, Introdução a uma antropologia da supermodernidade*. Campinas/ São Paulo: Papirus, 2012.

_____. *Por uma Antropologia da Mobilidade*. Maceió/São Paulo: EDUFAL/UNESP, 2010.

_____. *Un ethnologue dans le métro*. Paris: Hachette, 1987.

BARONE, Márcia. Pobreza e mobilidade: Como os pobres se locomovem no espaço metropolitano. Cadernos Conjuntura Urbana, vol.3. *Como anda São Paulo*. Observatório das metrópoles. Lúcia Maria Machado Bógus (Coord.). São Paulo, 2009.

BARTHES, Roland. *Elementos de semiologia*, São Paulo: Editora Martins Fontes, 2007.

_____. *O império dos signos*, São Paulo: Editora Pensamento- Cultrix, 1971.

BAUDRILLARD, Jean. *O sistema dos objetos*. São Paulo: Perspectiva, 2012.

BAUER, Martin W e GASKELL, George. *Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som*. Rio de Janeiro: Editora Vozes, 2002.

BAUMAN, Zygmunt. “Vida para Consumo” in *O segredo mais bem guardado da sociedade de consumidores*. Rio de Janeiro: Editora Jorge Zahar, 2008.

BENJAMIN, Walter. “Rua de Mão Única”. *Obras Escolhidas II*, São Paulo: Editora Brasiliense, 1987.

_____ *Charles Baudelaire Um Lírico no Auge do Capitalismo. Obras Escolhidas III*, São Paulo: Editora Brasiliense, 1991.

BON, François. *Autobiographie des objets*. Paris: Éditions Du Seuil, 2012.

BOOTH, Wayne C., COLOMB, Gregory G., WILLIAMS, Joseph G. *A arte da pesquisa*, São Paulo: Editora Martins Fontes, 2008.

CALDEIRA, T. P. R. *Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*. São Paulo: EDUSP, 2000.

CALVINO, Ítalo. *As cidades invisíveis*. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

CANCLINE, Néstor Garcia. *Leitores, espectadores e internautas*. São Paulo: Editora Iluminuras, São Paulo, 2008.

CERTEAU, Michel. *A cultura no plural*. O imaginário da cidade. Cap. 2, Campinas/São Paulo: Editora Papyrus, 2012.

CIA. DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO - METRÔ. *Pesquisa Origem e Destino Síntese das Informações. Pesquisa Domiciliar*. São Paulo, 2008.

_____ *Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo. Pesquisa Domiciliar*. São Paulo, 2013.

CORTÁZAR, Julio. “Instruções para subir uma escada” in *Histórias de cronópios e de famas*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

DEMO, Pedro. *Pesquisa e informação qualitativa: aportes metodológicos*. Campinas/São Paulo: Editora Papyrus, 2012.

ELIAS, Norbert e L SCOTSON, John. *Os estabelecidos e os outsiders*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.

FERRARA, Lucrecia D'Aléssio. *Ver a cidade*. São Paulo: Editora Nobel, 1988.

_____ *Leitura sem palavras*. São Paulo: Editora Ática, 1986.

FRÚGOLI JR, Heitor. *Sociabilidade Urbana*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2007.

GASKELL, George. "Entrevistas individuais e grupais", in BAUER, Martin W e GASKELL, George. *Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som*. Rio de Janeiro. Editora Vozes, 2002.

GEERTZ, Cliford. *A interpretação das culturas*. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 1978.

_____ *Nova luz sobre a antropologia*. Rio de Janeiro: Editora Zahar, 2001.

_____ *O antropólogo como autor*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2009.

GOMES JÚNIOR, Guilherme. "A hermenêutica cultural de Clifford Geertz". Margem 1. São Paulo, 1992.

JACOBS, Jane. *Morte e vidas de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

HARVEY, David. *A condição pós-moderna*. São Paulo: Editora Loyola, 1989.

LE GOFF, Jacques. *Por amor às cidades*. São Paulo: Editora UNESP, 1998.

Lei Municipal 14.223, "Cidade Limpa", aprovada pela Câmara Municipal de São Paulo em 26/09/2006.

LÉVI-STRAUSS, Claude. *Tristes Trópicos*. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

_____ *Antropologia Estrutural Dois*. São Paulo: Cosac Naif, 2013.

_____ *Totemismo hoje*. Petrópolis: Editora Vozes, 1975.

_____ *Pensamento selvagem*. São Paulo: Editora Nacional, 1976.

LINTON, Ralph. *Cultura e Personalidade*. São Paulo: Mestre Jou, 1967.

LOIZOS, Peter. "Vídeo, filme e fotografias como documentos de pesquisa", in BAUER, Martin W e GASKELL, George. *Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som*. Rio de Janeiro. Editora Vozes, 2002.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. *De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana*, Revista Brasileira de Ciências Sociais. v.17, n 49, São Paulo, 2002.

_____ *A antropologia urbana e os desafios da metrópole*. Revista Tempo Social, vol.15, nº1. São Paulo, 2003.

_____ *Da periferia ao centro. Trajetórias da pesquisa em Antropologia Urbana*. Editora Terceiro Nome: São Paulo, 2012.

MALINOWSKI, Bronislaw. *Os Argonautas do Pacífico Ocidental*. Coleção Os Pensadores, v. XLII. Editora Abril Cultural: São Paulo, 1976.

MARTINS, José de Souza. *A sociabilidade do homem simples*. São Paulo: Editora Contexto, 2007.

MAUSS, Marcel. "Ensaio sobre a dádiva; forma e razão da troca nas sociedades primitivas" (1925), in *Sociologia e Antropologia*. São Paulo: Cosac & Naif, 2003.

_____ "Uma categoria do espírito humano: a noção de pessoa, a de eu" (1938) in *Sociologia e Antropologia*. São Paulo. Cosac & Naif, 2003.

MOLES, Abraham A. *Teoria dos objetos*. Rio de Janeiro: Edições Tempo Brasileiro, 1981.

NOGUEIRA, Oracy. "Métodos e Técnicas- Parte II" in *Pesquisa Social*. São Paulo: Biblioteca Universitária, 1973.

ORTNER, Sherry. *Teoria na Antropologia desde os anos 60*. Mana vol.17, nº 2. Rio de Janeiro, 2011.

PEIRCE, Charles Sanders. *Obras escolhidas*. Collected Papers. Cambridge, Harvard University Press, 1931-1958.

QUEIROZ, Maria Isaura Pereira. “Das Técnicas” in *Reflexões Metodológicas*. Centro de Estudos Rurais e Urbanos. São Paulo: CERU, USP, 1983.

REDE NOSSA SÃO PAULO. *Mapa da desigualdade*. Pesquisa. São Paulo: 2013.

RICOEUR, Paul. “O esquecimento” in *A Memória, a História, o Esquecimento*. Campinas: Editora Unicamp, 2011.

SANTOS, Milton. *Metrópole Corporativa Fragmentada*. Edusp. São Paulo: 1990.

SENNETT, Richard. *Carne e Pedra*. Rio de Janeiro: Editora Best Bolso, 2010.

_____ “O domínio público”, in *O declínio do homem público*. São Paulo: Companhia das Letras, 1974.

SIMMEL, G. “A Metrópole e a Vida mental”, in VELHO, O. G. org. *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Guanabara, 1973.

STRATHERN, Marilyn. *O efeito etnográfico*. São Paulo: Cosac Naify. 2014.

VELHO, Gilberto. *Um antropólogo na cidade*. Rio de Janeiro: Zahar Editores. 2013.

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

WEBGRAFIA

www.emplasa.gov.br

www.sptrans.com.br

www.metrosp.com.br

http://www.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/10/07/95875026-89D7-4F66-93D4-AC3BE9E606E8.pdf.

www.fja.edu.br/proj_acad/praxis/praxis_01/documentos/ensaio_3.pdf.

www.memoriametro.com.br

www.cptm.sp.gov.br

Anexos

Anexo A

A Região Metropolitana de São Paulo

A Região Metropolitana de São Paulo- RMSP é um conglomerado que agrega 39 municípios e possui 20.284 milhões de habitantes¹⁰, o que representa um décimo da população brasileira e se constitui no quarto maior conglomerado do planeta em termos populacionais, ultrapassado apenas por Tóquio, Cidade do México e Nova Iorque¹¹.

A RMSP ocupa atualmente uma área de 7.946,84 km², equivalente a menos de um milésimo da superfície brasileira e pouco mais de 3% do território paulista. No entanto, a Região é a maior produtora de riqueza do país tendo contribuído no ano de 2014 com quase 36% do PIB brasileiro. Na Região estão instaladas as sedes de importantes complexos financeiros, industriais, de serviços e comerciais, sendo São Paulo a sua cidade sede.¹²

¹⁰ Fonte: Fundação Seade, 2014- www.seade.sp.gov.br consultado em 26/12/2014.

¹¹ Fonte: Nações Unidas, Urbanization, Prospects 2014.

¹² Fontes: www.emplasa.gov.br, consultado em 26/12/2014.

Quadro 4: Mapa da Região Metropolitana De São Paulo



Na cidade de São Paulo, a população é de 11.513.836 de habitantes¹³ e a frota de automóveis da cidade, no ano de 2013, assinalou a marca de 5.603.467 de veículos, segundo o DETRAN- Departamento de Trânsito. Esses números indicam uma relação de quase um automóvel para cada dois habitantes. Essa motorização pode ser considerada elevada e sugere que a mobilidade em São Paulo se caracteriza pelo transporte individual e, não, por coletivo.

Para a mobilidade da população na Região Metropolitana além do automóvel, há uma rede de transportes públicos constituída por metrô, ônibus municipais e intermunicipais e ferrovia.

Anexo B

Os meios de transportes da cidade de São Paulo e na Região Metropolitana de São Paulo: Breve Histórico

Os ônibus municipais

O primeiro serviço de transporte na cidade de São Paulo, o tálburi, uma espécie de carroça para dois ocupantes, com capota, puxada por um animal, data de 1865, e fazia o percurso entre o centro da cidade para o Brás, Penha e Santo Amaro, núcleos antigos da cidade. Entretanto, o primeiro serviço de transporte coletivo, o bonde de tração animal, puxado a burro, foi criado em 1872.

Em 1890, foi inaugurado o bonde movido à eletricidade, instalado pela companhia inglesa São Paulo *Tramway & Light Power*, mais conhecida como Light. Essa empresa, por 100 anos, deteve o monopólio do serviço de bondes na cidade de São Paulo e de geração e fornecimento de energia elétrica no Estado de São Paulo.

Na cidade de São Paulo, o bonde transportava os viajantes urbanos, os operários- metalúrgicos, tecelões etc. que trabalhavam em fábricas localizadas no bairro do Brás sendo esse o motivo de haver, mais precisamente, na região do Largo da Concórdia, a grande estação de ferro que recebeu o nome do bairro.

Em 1926, os primeiros ônibus importados da Europa, os *Yellowcoach* começam a circular na cidade. O novo serviço começa a ganhar expressão, uma vez que, devido à expansão da cidade com a criação de bairros periféricos, tornava-se

¹³ Fonte: Fundação Seade, 2014 www.seade.sp.gov.br consultado em 26/12/2014

necessário transportar a população em maiores distâncias territoriais. Os bondes requeriam a instalação de trilhos, o que era demorado e o ônibus, que não demandava essa instalação, apresentava também maior capilaridade, chegando a locais que o bonde não conseguiria atingir, em ruas sem pavimentação e com maiores desníveis.

Em 1944, a empresa que recebeu a concessão da prefeitura para operar os ônibus na cidade de São Paulo foi a CMTC- Companhia Municipal de Transportes Coletivos e atual SPTrans São Paulo Transporte. À CMTC coube substituir os bondes, considerados obsoletos à época e também operar o sistema remanescente de bondes ¹⁴

Após muitos anos de serviço, em 1992 a operação dos ônibus da CMTC foi concedida a empresas particulares de transporte de passageiros, tendo a empresa assumido o papel de gestora do serviço e o seu nome mudado para SPTrans- São Paulo Transporte. Segundo dados da empresa, no ano de 2014, há na cidade de São Paulo 14.972 ônibus municipais distribuídos em 1.345 linhas, que circulam em 4.500 quilômetros de ruas e avenidas no sistema viário da cidade e em 133 quilômetros de corredores exclusivos. Os ônibus municipais possuem uma demanda de 6 milhões de passageiros/dia.

Embora nos últimos anos os veículos tenham sido modernizados, contem com sistemas de controle informatizados e 50% da frota seja acessível para pessoas com mobilidade reduzida, atualmente as viagens são morosas por enfrentarem congestionamentos, havendo poucas vias segregadas, como corredores e faixas exclusivas para a sua circulação. O usuário de ônibus reclama de demora, lotação e falta de conforto nas viagens. Nos horários de pico a lotação dos ônibus pode atingir 9 passageiros/m².¹⁵

¹⁴ Fonte: www.sptrans.com.br/museu, consultado em 10/01/2015.

¹⁵ Fonte: http://www.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/10/07/95875026-89D7-4F66-93D4-AC3BE9E606E8.pdf.

O metrô

A Cia. do Metropolitano de São Paulo foi criada em 1968 e teve como finalidade criar o primeiro serviço de metrô do país na cidade de São Paulo. A empresa foi inicialmente administrada pela municipalidade e, posteriormente, transferida para o governo do Estado que dispunha melhores condições financeiras de custear sua implantação. Os recursos necessários à implantação foram obtidos por meio de empréstimos no exterior, sobretudo dos EUA. A obtenção de empréstimos no exterior para promover a modernização de redes de transporte e infraestrutura, a geração de energia elétrica e atômica foi uma prática comum desenvolvida pelo governo militar que visava acelerar o crescimento e modernizar o país.¹⁶

No dia 6 de setembro de 1972, o comércio de São Paulo foi fechado para assistir a chegada do primeiro trem do metrô, que atravessou a cidade em desfile militar com a presença do General Emílio Garrastazu Médici. As pessoas foram às ruas em verdadeiro clima de festa popular, para ver a passagem do caminhão que transportava o equipamento até o bairro do Jabaquara.¹⁷

O diferencial do metrô, enquanto meio de transporte foi a tecnologia utilizada na sua construção e o emprego de automação no controle das viagens. A cidade que, até 1973, dispunha de apenas duas escadas rolantes na passagem subterrânea da Praça Ramos de Azevedo, no centro da cidade, com o metrô passou a ter várias em cada uma das 23 estações da linha norte-sul que, atualmente, liga o bairro do Jabaquara ao de Tucuruvi, em uma extensão de 20,2 quilômetros.

O impacto da implantação de um sistema novo e moderno de transporte junto à população foi bastante grande, por operar em vias segregadas, de uso exclusivo para os vagões do metrô e, cuja missão, era a de proporcionar conforto, segurança e rapidez à população, atributos que não eram encontrados nos outros meios de transportes até então existentes. Embora tenha gerado muitas reclamações devido ao transtorno das obras, o sentimento de orgulho e de progresso era bastante

¹⁶Fonte: Brasil: Notas sobre a Ditadura Militar de 1964 a 1985- Juvenal de Carvalho- http://www.fja.edu.br/proj_acad/praxis/praxis_01/documentos/ensaio_3.pdf.

¹⁷ Fonte: www.memoriаметro.com.br

acentuado junto ao paulistano. No dia 14 de setembro de 1974, foi inaugurado o primeiro trecho que funcionava do Jabaquara até a Vila Mariana.

O metrô, por meio da tecnologia empregada, com sistemas de circuito interno de televisão para acompanhar o movimento e identificar desconformidades, ofereceu à população um serviço com maior controle e regularidade. Esse controle também se estendeu aos usuários, com novas regras de uso de equipamentos e de espaços que impuseram uma disciplina aos corpos dos viajantes que eles não estavam acostumados a ter nos serviços dos ônibus e da ferrovia.

Após 46 anos da criação do metrô, embora o serviço seja visto de maneira positiva por parte dos usuários, a sua rede ainda é pequena, de 65,3 quilômetros, o que representa um crescimento de apenas 1,4 quilômetros por ano, enquanto que o crescimento da população foi de 63% no mesmo período de acordo com dados da Fundação Seade. Como comparação, o metrô da cidade de Brasília, onde a expansão também é tida como lenta, cresceu 3,5 km/ano, ou seja, mais do que o dobro do crescimento do metrô na cidade de São Paulo. Com o ritmo de crescimento lento, a cidade de São Paulo, levaria 172 anos para equiparar-se à rede do metrô de Londres¹⁸.

As viagens por metrô, que carregam 3,7 milhões de passageiros/dia, são consideradas rápidas, mas o nível de conforto decaiu e os carros, que começaram praticamente vazios, aumentaram sua lotação e hoje atingem a marca de até 13 pass./m² na linha Vermelha que liga Itaquera na zona leste à Barra Funda, na zona oeste da cidade, passando pelo centro da cidade.¹⁹

¹⁸ Fonte: BBC Brasil

¹⁹ Fonte: ANTP Associação Nacional de Transportes Públicos
<http://www.antp.org.br/5dotSystem/download/dcmDocument/2013/10/07/95875026-89D7-4F66-93D4-AC3BE9E606E8.pdf>

A Ferrovia

A CPTM- Companhia Municipal de Trens Metropolitanos foi constituída em 1992, com a finalidade de modernizar a rede de ferrovia que liga 22 municípios da Região Metropolitana de São Paulo com a cidade de São Paulo. Possui 6 linhas espalhadas pelo território metropolitano, 260 km de vias férreas, 127 trens, 89 estações que transportam 2,7 milhão de passageiros/dia. A empresa reúne um remanescente de vias férreas, sistemas e carros que foram da Companhia Brasileira de Transportes Urbanos - CBTU e Ferrovia Paulista S/A FEPASA.²⁰

Criada com a finalidade de oferecer um serviço de qualidade à população, espelhando-se no padrão do metrô, a empresa encontra dificuldades em fazer a gestão unificada de vários sistemas que herdou das empresas citadas: são sistemas de trilhos de funcionamento e bitolas diferentes, sistema de controle, sinalização e trens também com tecnologias diferentes. Os usuários entendem que não há uniformidade no serviço, havendo linhas e trechos mais críticos, lotados e passíveis de quebra e falhas mecânicas.

Além disso, os trens metropolitanos sofrem, historicamente, muitos atos de vandalismo e depredações por parte da população usuária.

Os ônibus intermunicipais e corredores de ligação com os outros municípios

A EMTU Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos regulamenta, gerencia e opera linhas intermunicipais de ônibus nas quatro regiões metropolitanas do Estado de São Paulo, incluindo a Região Metropolitana de São Paulo. Nesta última, garante o transporte a 1,4 milhão pessoas/dia. Regulamenta o transporte de ônibus dentro dos municípios e, destes à Capital.

Além das linhas intermunicipais, a EMTU gerencia a operação de um corredor exclusivo de ônibus que oferece ligação com a cidade de São Paulo, o Corredor Metropolitano ABD, que liga o bairro de São Mateus, na zona leste ao Jabaquara, na zona sul. Atravessa os municípios de Mauá, Santo André, São Bernardo do Campo

²⁰ Fonte: www.cptm.sp.gov.br

e Diadema, em uma extensão de 33 quilômetros. Opera com 233 veículos do tipo trólebus em 13 linhas. Esse corredor possui terminais metropolitanos para a transferência de passageiros e 36 pontos de paradas exclusivas.

Quadro 5: Mapa do Transporte Metropolitano

Mapa do Transporte Metropolitano *Metropolitan Transport Network*



Legenda / Legend

	Linha 1 - Azul	METRÔ
	Linha 2 - Verde	METRÔ
	Linha 3 - Vermelha	METRÔ
	Linha 4 - Amarela	VIAQUATRO
	Linha 5 - Lilás	METRÔ
	Linha 7 - Rubi	CPTM
	Linha 8 - Diamante	CPTM
	Linha 9 - Esmeralda	CPTM
	Linha 10 - Turquesa	CPTM
	Linha 11 - Coral	CPTM
	Linha 11 - Coral - Expresso Leste	CPTM
	Linha 12 - Safira	CPTM
	Expresso Turístico	CPTM
	Linha de Ônibus Especial	CPTM
	Ponte CRCA - tarifada	EMTU
	Corredor Metropolitano de Ônibus ABD	EMTU
	Terminal Metropolitano de Ônibus	
	Estações com elevador	
	Terminal Rodoviária	
	Integração - gratuita	
	Integração - tarifada	
	Integração - gratuita (ônibus)	
	Bicicletário	
	Bicicletário com empréstimo de bicicleta	
	VACS	
	Estacionamento de Carro Integrado/Paraciclô	

Informações úteis / Useful information

CPTM	www.cptm.sp.gov.br	0800 055 0121
EMTU	www.emtu.sp.gov.br	0800 724 0555
METRÔ	www.metro.sp.gov.br	0800 770 7722
VIAQUATRO	www.viaquatro.com.br	0800 770 7100

Consulte no site das empresas os horários de funcionamento das estações e transferências entre linhas.
Please address the website of the metropolitan transport companies for stations service hours and line interchange information.



Anexo C

Roteiros

Tópicos da observação participante

Tipos de vestuário, cores, calçados;
 Acessórios, enfeites, relógio, bijuterias;
 Bagagem: pertences que são levados e usados nas viagens;
 Maneiras e ritmos de caminhada nas ruas e nos transportes;
 Comportamentos durante as viagens dos indivíduos e grupos;
 Ações, expressões, movimentos e gestos compreendidos;
 Escuta de conversas;
 Familiaridade com o uso dos transportes e
 Formas de embarcar e desembarcar, uso dos espaços internos dos veículos.

Tópicos do roteiro dos depoimentos

Perfil dos entrevistados

Naturalidade, migrações, local e tempo de moradia, sexo, idade, filhos, escolaridade, profissão, composição familiar, lazer e hobbies, participação em atividades, movimentos comunitários e religiosos, sindicatos e representações profissionais.

Realização das viagens

Que meios de transportes usa. Linhas. Combinação de meios de transportes. Há quanto tempo usa os transportes de São Paulo.

Para onde é a viagem, no bairro ou fora dele. Dias e horários das viagens de ida e de retorno.

Espera o ônibus na rua. Como é a rua. O que vê, o que acontece. O que imagina.

Como são os trajetos, fluxos e combinação de caminhos. É sempre o mesmo caminho ou muda de vez em quando. Tem lugares da cidade em que é melhor para andar.

Há a percepção da existência de fronteiras e de sua travessia. Tem momentos ou lugares onde se sente mais confortável ou mais apreensivo.

Expectativas em relação às viagens do dia. O que espera e imagina que aconteça de manhã cedo, antes de sair de casa.

Facilidades e dificuldades no uso dos transportes e quais estratégias adotadas pelos viajantes.

O que acha de ter que andar de ônibus, metrô, nos transportes públicos.

Como é andar de ônibus, metrô etc.

Tem lugar predileto para sentar. O que faz durante a viagem. Lê, dorme, o que faz.

Como são as outras pessoas que usam os transportes.

Quais são as atitudes, sociabilidades, contatos físicos, códigos de viagem. Conhece os outros passageiros. Faz amizade, paquera

Que histórias ouve. Presta atenção nas conversas dos outros. O que falam

Como são as relações com os operadores, se conhecem, se cumprimentam. São sempre os mesmos.

Preparação do viajante

Organização da viagem e preparação do viajante: Onde e como começa e acaba a viagem diária. Há preparação, planejamento, o que faz em casa, antes de sair.

Cuidados pessoais, escolha de vestuário, objetos levados na viagem e objetos deixados em casa.

Sentidos e significados da viagem

O que pensa durante a viagem

O que sente viajando.

O que vê durante a viagem.

O que enxerga da cidade. O que imagina quando passa pelos lugares.

O que é viajar na cidade de São Paulo e que sentido tem a viagem.

Como são as regras dos transportes. O que pode e não pode fazer nos transportes.

Comunicação de rua

Já recebeu folhetos na rua. Lê, leva para casa, do que eles falam. São úteis. Já comprou/ consumiu alguma coisa dessas propagandas. De que propagandas lembra. O que pensa sobre os folhetos.

ANEXO D

Coletânea de folhetos de rua

Desgaste e perda

Corpo

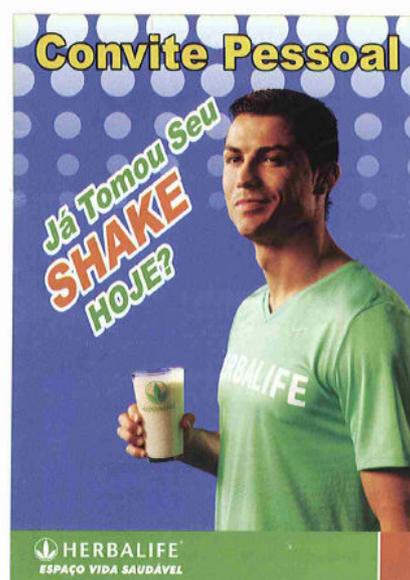


Essência Físio
Clínica de Estética - Fisioterapia - Studio de Pilates

Reduza até 40%
de gordura localizada!!!

A Criolipólise é uma técnica que utiliza um resfriamento intenso e localizado, no qual as células de gordura são eliminadas com o frio, sem causar danos aos tecidos adjacentes.

The advertisement features a woman in a white bikini on the left and a close-up of a person's back being treated with a cryolipolysis device on the right. The background is a light purple and white gradient.



Convite Pessoal

Já Tomou Seu
SHAKE
HOJE?

HERBALIFE
ESPAÇO VIDA SAUDÁVEL

The advertisement shows a man in a green t-shirt holding a white shake cup. The background is blue with white polka dots. The Herbalife logo and tagline are at the bottom.

Corpo



Tratamento RADIOFREQUÊNCIA

A mais moderna arma para tratamentos estéticos

A radiofrequência combate a flacidez da pele de forma conservadora. O calor gerado pelas ondas de radiofrequência estimula a produção de colágeno e elastina, provocando a renovação das células e deixando a pele mais firme e rejuvenescida.

A radiofrequência também combate a celulite e a gordura localizada, e o aplicador cooling para para resfriamento superficial com o objetivo de proteção e preservação da epiderme.



Tania Fidalgo
estética inteligente

R. São Bento, 290 - 3º andar - Conj. 2
Centro - SP / ☎ (11) 3107-6153 / 9.9446-2066
contato@estetictaniafidalgo.com.br

Corpo

Empório
Saúde & Bem-estar

PRODUTOS NATURAIS E INTEGRAIS
CEREAIS, CONDIMENTOS, CHÁS, DIET E LIGHT

PRODUTOS À GRANEL

Elimine até **2** kg
por semana

associando a super farinha a uma dieta balanceada e exercícios leves.

Leve esse panfletão e ganhe **10%**
de desconto em qualquer produto.

SUPER FARINHA EMAGRECEDORA

A Super Farinha Emagrecedora Termogênica acelera seu metabolismo, fazendo seu corpo queimar gordura muito mais rápido, possuindo ainda vários benefícios para quem pretende perder peso e conquistar um corpo saudável.

A Super Farinha contém todos os ingredientes abaixo. Veja seus Benefícios

Farinha de Quinoa

Ajuda no controle da obesidade, do colesterol e também é rica em minerais e vitaminas.

Farinha de Avela

Rica em fibra. Contém uma espécie de goma que envolve as moléculas gordurosas, dificultando sua absorção pelo organismo. Assim, o seu poder anti colesterol é capaz de reduzir a porcentagem de gordura circulante no sangue. Ajuda no controle da diabetes

Farinha de Ameixa

Rica em fibras e vitaminas A, C e B2. Favorece o funcionamento do intestino

Farinha de Maça

Excelente para o intestino e anti oxidante.

Colageno Hidrolisado

Enrijece os tecidos, aumenta a elasticidade da pele, combate a flacidez e a celulite, previne o aparecimento de rugas, fortifica unhas fracas e quebradiças e combate a queda de cabelo.

Canela e gengibre

Aceleram o metabolismo, auxiliando na queima de gordura.

Farinha de feijão branco

Tira o apetite e queima gordura. Bloqueador natural de carboidratos e açúcares.

Farinha de Linhaça

É rica em proteínas e ferro, é anti cancerígena.

Rica em Ômega 3, anti inflamatório do aparelho gastro intestinal, combatendo gastrite e duodenite.

Reduz o efeito sanfona.

Farinha de Banana Verde

Melhora o funcionamento do trânsito intestinal e maior sensação de saciedade.

Retarda a absorção de glicose e de gorduras.

Preveni o diabetes do tipo 2 sendo ainda rica em vitaminas do complexo B, vitamina C e vitamina A.

Como Consumir:

Tome 1 colher de sopa em 1 copo pequeno (100ml) de suco, água, iogurte light ou leite desnatado de manhã em jejum (antes do café da manhã) e 30 minutos antes do almoço e do jantar.

Lembre-se:

É importante tomar bastante água ao longo do dia, pois essa mistura é muito rica em fibras. Os resultados do emagrecimento começam aparecer em média, após duas semanas de uso.

INFORMAÇÕES : (11) 2892-2823

Rua: Domingos de Moraes, 348 Loja 19 Vila Mariana
(Galeria ao lado do Supermercado Extra - Próximo ao Metro Ana Rosa)

aberto até as 19h

isto não é um medicamento, procure sempre orientação médica.

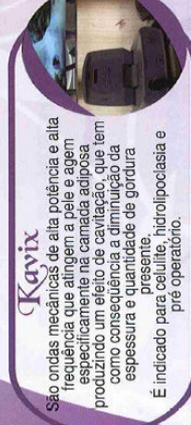
Corpo

Traçamentos Oferecidos

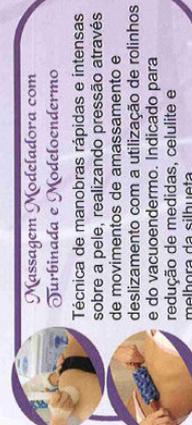
• Dermato Funcional - Estética •



Menthfus
Aparelho potente e moderno, com objetivo de redução de celulite, gordura localizada, edemas, hematomas, fibrose no pós-operatório.



Kayix
São ondas mecânicas de alta potência e alta frequência que atingem a pele e agem especificamente na camada adiposa produzindo um efeito de cavitação, que tem como consequência a diminuição da espessura e quantidade de gordura presente.
É indicado para celulite, hidropicoclasia e pré-operatório.



Massagem Medetadora com Durrênada e Medetodermo
Técnica de manobras rápidas e intensas sobre a pele, realizando pressão através de movimentos de amassamento e deslizamento com a utilização de rolinhos e do vácuo dermo. Indicado para redução de medidas, celulite e melhora da silhueta.

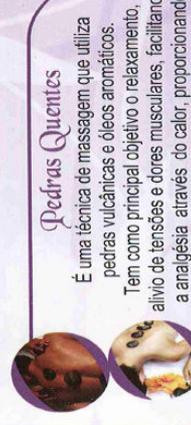


Carboxiterapia
Técnica simples e comprovadamente eficaz no tratamento de celulite, flacidez cutânea, gordura localizada e estrias. É um método não cirúrgico onde o dióxido de carbono (Co2) é infiltrado no tecido subcutâneo.
Carboxiterapia Facial
Melhora a circulação e oxigenação dos tecidos, com o objetivo de tratar olheiras. Além disso este tratamento estimula a formação de colágeno e novas fibras elásticas.

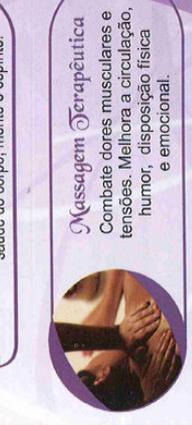
• Massagens •



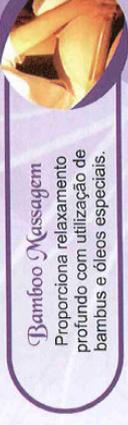
Massagem Ayurvédica
Massagem milenar indiana, com objetivo de alinhamento postural, alívio das tensões e fortalecimento do sistema imunológico. Combate o stress, a depressão e aumenta a flexibilidade do corpo.



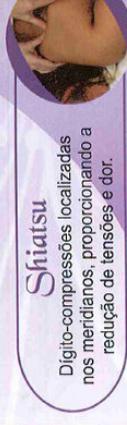
Pedras Quentes
É uma técnica de massagem que utiliza pedras vulcânicas e óleos aromáticos. Tem como principal objetivo o relaxamento, alívio de tensões e dores musculares, facilitando a analgesia através do calor, proporcionando saúde do corpo, mente e espírito.



Massagem Terapêutica
Combate dores musculares e tensões. Melhora a circulação, humor, disposição física e emocional.



Bamboo Massagem
Proporciona relaxamento profundo com utilização de bambus e óleos especiais.



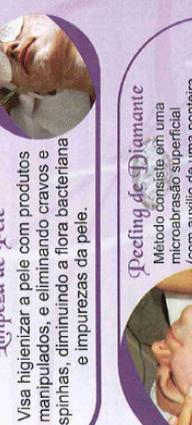
Shiatsu
Dígito-compressões localizadas nos meridianos, proporcionando a redução de tensões e dor.



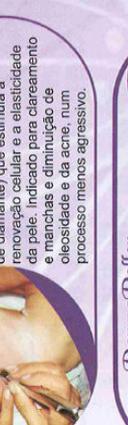
Drenagem Linfática - Corporal e Facial
Age na desintoxicação corporal, circulação, sistema imunológico, sintomas da TPM, edemas (inchacos) anti-stress, ansiedade, celulite e outros



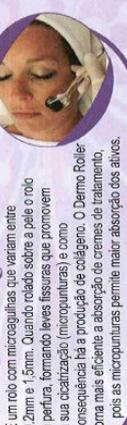
Plataforma Vibratória
A Plataforma Vibratória é indicada como complemento para tratamentos intensivos de celulite e gordura localizada devido ao efeito lipolítico, pois age diretamente no músculo e na camada de gordura, essencial para eliminar toxinas do organismo.



Depilação
Procedimentos diferenciados sem risco de contaminação, com utilização de todo material descartável



Limpeza de Pele
Visa higienizar a pele com produtos manipulados, e eliminando cravos e espinhas, diminuindo a flora bacteriana e impurezas da pele.



Peeing de Diamante
Método consiste em uma microabração superficial (com auxílio de uma ponteira de diamante) sobre a superfície da pele. Indicado para clareamento e manchas e diminuição de oleosidade e da acne, num processo menos agressivo.



Derma Roller
É um rolo com microagulhas que variam entre 0,2mm e 1,5mm. Quando rolado sobre a pele o rolo perfura, formando leves fissuras que promovem a sua cicatrização (microcicatrizas) e como consequência há a produção de colágeno. O Derma Roller torna mais eficiente a absorção de cremes de tratamento, pois as microperfurações permitem maior absorção dos ativos.

• Estética Facial •

Saúde



Óculos Completo
(Armação + Lente até +/- 4,00 esf.)
R\$ 69,90
ou 10x R\$ 6,99 s/ juros.

Óculos Completo c/ Antirreflexo
(Armação + Lente até +/- 4,00 esf.)
R\$ 99,90
ou 10x R\$ 9,99 s/ juros.

Óculos Completo Multifocal
(Armação + Lente)
R\$ 159,90
ou 10x R\$ 15,99 s/ juros.

*Imagens meramente ilustrativas

*Não segue este impresso em via pública

SÃO CAETANO DO SUL (N. GERTI)
Rua Visconde de Inhaúma, 957
2759.2459

METRÔ ANA ROSA
Rua Conselheiro Rodrigues Alves, 40
5539.5032

METRÔ SANTA CRUZ
Rua Domingos de Moraes, 2098
5579.7574



NOVAS **Experiências** pedem **NOVAS ATITUDES**

Di Óptica Grupo Óptica Modelo

www.oticomodelo.com.br

Saúde

**Promoção
Desafio**



METRÓPOLE
Grande como você!

**Super
Promoção**

Nas compras
acima de
R\$399,99

**Você ganha na hora estes lindos Relógios
com 1 ano de Garantia.**



Comprando na
**ÓTICA
BIG AMÉRICA**



Você pode fazer sua coleção de Óculos

**Fazemos seus
Óculos em 1 Hora**

Até 6 graus • Exames de Vistas de Segunda a Sábado
Especialidade em Lentes de Contato
Olho Artificial

Armação +
Lente Anti Reflexo
Acrílico esf. Até 4 graus
PAGUE SÓ
R\$ 120,00

Multifocal
Armação +
Lente Acrílica Incolor
PAGUE SÓ
R\$ 250,00

TUDO COM GARANTIA

Varias opções de armações (metal e zilo)

(promoção válida até final de estoque)

E-mail: oticabig8america@bol.com.br

Rua São Bento, 545 – Loja 19

Piso Líbero Badaró – Tel 3101-3033

(Descendo a escada rolante à esquerda – Metrô São Bento)

Saúde

PREVENT SENIOR

O melhor plano para 3ª Idade

AGORA COM COMPRA DE CARÊNCIA SEM LIMITE DE IDADE*
*CONSULTE CONDIÇÕES

Único Plano de Saúde especializado em atender a terceira idade.
* Ampla rede credenciada de geriatras em todas as especialidades.

PLANO CRISTAL BRASIL		
FAIXA ETÁRIA	ENF.	APART.
49 A 53 ANOS	259,92	294,90
54 A 58 ANOS	281,58	350,19
ACIMA DE 59	367,66	460,78

VOCÊ TEM CNPJ?

PLANOS EMPRESARIAIS COM 30%, 40%, ATÉ 50% DE DESCONTOS!!!

Plano de Saúde Empresarial a partir de 2 vidas

FAIXA ETÁRIA	Amil		dix		Intermédica		Estimote		Unimed		GreenLine	
	100 - ENF.	100 - ENF.	MAX 200 - ENF.	MAX 200 - ENF.	SC I - ENF.	SC I - ENF.	BRONZE ENF.	BRONZE ENF.	SELECT ENF.	SELECT ENF.	SELECT ENF.	SELECT ENF.
00 a 18 anos	97,02	69,12	66,81	66,81	65,87	65,87	93,39	93,39	64,61	64,61	64,61	64,61
19 a 23 anos	131,75	93,86	66,81	66,81	79,40	79,40	119,55	119,55	80,78	80,78	80,78	80,78
24 a 28 anos	144,93	103,25	96,35	96,35	79,40	79,40	127,02	127,02	100,95	100,95	100,95	100,95
29 a 33 anos	159,42	113,58	96,35	96,35	97,45	97,45	130,75	130,75	116,10	116,10	116,10	116,10
34 a 38 anos	159,42	113,58	104,97	104,97	97,45	97,45	142,90	142,90	127,71	127,71	127,71	127,71
39 a 43 anos	167,39	119,26	104,97	104,97	171,43	171,43	163,45	163,45	153,25	153,25	153,25	153,25
44 a 48 anos	237,70	169,34	163,64	163,64	187,67	187,67	228,83	228,83	199,22	199,22	199,22	199,22
49 a 53 anos	309,01	220,15	242,19	242,19	198,48	198,48	306,35	306,35	249,04	249,04	249,04	249,04
54 a 58 anos	309,01	220,15	310,00	310,00	245,40	245,40	343,67	343,67	311,28	311,28	311,28	311,28
≥ de 59 anos	--	--	400,77	400,77	395,21	395,21	560,18	560,18	385,99	385,99	385,99	385,99

PLANTÃO DE VENDAS

ERNANDO

ernandoasilva@hotmail.com

2771-8236 / 2807-8486

98226-6249(TIM) / 98949-6925(CLARO)

95640-2916(VIVO) / 95721-7235(OI)

SUJEITO A ALTERAÇÃO DE VALORES. - TABELA AGOSTO/13 - GRÁFICA: 2826-6604 / 3435-9573 / 99582-3548.

Saúde

PLANOS DE SAÚDE INDIVIDUAIS

						
FAIXA ETÁRIA	BV - ENF.	RUBI - ENF.	PREMIUM ENF.	PLENO - ENF.	EXEC. ENF.	STANDARD ENF.
00 a 18 anos	53,91	64,24	110,00	122,00	66,96	98,40
19 a 23 anos	72,02	64,24	130,00	122,00	66,96	121,01
24 a 28 anos	72,02	88,00	142,00	157,00	107,14	136,27
29 a 33 anos	88,23	88,00	156,00	172,00	107,14	151,53
34 a 38 anos	93,26	93,00	169,00	175,49	128,56	170,72
39 a 43 anos	102,49	97,00	193,00	198,98	128,56	189,91
44 a 48 anos	133,65	139,00	259,00	246,74	248,13	241,09
49 a 53 anos	163,85	167,07	327,00	259,50	248,13	293,16
54 a 58 anos	196,79	210,30	399,00	280,91	287,83	441,77
+de 59 anos	323,32	---	568,00	499,00	---	590,20

PREVENT SENIOR

AGORA COM COMPRA DE GARÊNCIA SEM LIMITE DE IDADE*
*CONSULTE CONDIÇÕES

Único Plano de Saúde especializado em atender a terceira idade.
*Ampla rede credenciada de geriatras em todas as especialidades.

PLANO CRISTAL BRASIL

FAIXA ETÁRIA	ENF.	APART.
49 A 53 ANOS	259,92	294,90
54 A 58 ANOS	281,58	350,19
ACIMA DE 59	367,66	460,78

PLANO EMPRESA - A partir de 2 vidas

						T R C O S A B M A L T L H O A A D N M O O S S S
FAIXA ETÁRIA	EXATO ENF.	ESSENCIAL ENF.	BÁSIC 10	ENF.	ESSENCIAL QC	
00 a 18 anos	135,68	93,12	129,42	129,37	122,55	
19 a 23 anos	166,94	94,66	132,09	158,10	165,22	
24 a 28 anos	214,82	122,53	170,97	196,04	166,87	
29 a 33 anos	266,29	140,70	195,55	215,64	180,22	
34 a 38 anos	272,36	149,38	207,61	228,58	182,03	
39 a 43 anos	304,80	161,29	224,16	265,15	219,81	
44 a 48 anos	332,41	228,12	317,05	316,97	300,49	
49 a 53 anos	368,64	339,31	469,23	368,53	379,88	
54 a 58 anos	517,09	434,31	600,61	438,55	398,87	
+de 59 anos	813,95	558,68	776,46	776,24	735,24	

Donizeti ou Paula **3464.2094**

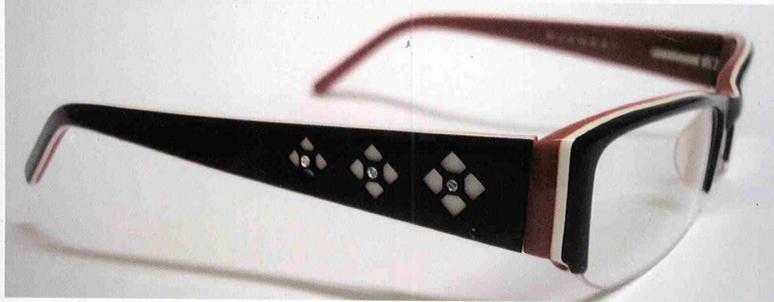
99719.7919 (vivo) - 96704.8026 (oi) - 95165.3885 (tim)

paulacrica@gmail.com

SUJEITO A ALTERAÇÃO DE VALORES. - TABELA NOVEMBRO/13 - GRÁFICA: 2626-6604 / 3435-9573 / 99582-3548.

Saúde

GASSI
ÓTICAS





Armação
Preço único
R\$ 49,99

PREÇO DE FÁBRICA

MAIS DE 100 MODELOS À SUA ESCOLHA, COM PREÇO, QUALIDADE E GARANTIA!

www.oticasgassi.com.br

CONVITE EXCLUSIVO

Convidamos você e sua família a realizar um Exame de Vista preventivo

Venha tomar um café conosco.



ÓTICAS METRÓPOLE

exame de vista TOTALMENTE GRATUITO

Ligue agora para: **2476-9920** Agende sua consulta

Saúde

DENTISTAS

- Cirurgia • Ponte Fixa • Piercing Dental
- Ponte c/ Grampo • Selante p/ Criança
- Clareamento Dental • Tratamento de Canal

EXTRAÇÃO

RESTAURAÇÃO

LIMPEZA

PONTE MÓVEL

DENTADURA

CANAL / PIVOT

AGENDE SUA CONSULTA



ORTODONTIA

Aparelho e Documentação Ortodôntica

PAGUE SOMENTE A MANUTENÇÃO

4362-4458

Horário de Atendimento: de 2ª a 6ª, das 9h às 19h30 aos Sábados das 9h às 17h

Av. Caminho do Mar, 3.651

Rudge Ramos

Resp. Técnico: Robson Soares Siqueira

CRO 67.574

PLANOS DE SAÚDE

Amil		Adesão UNIFOCUS		Unimed	
Individual		Individual		Individual - ENF.	
00 a 18 anos	R\$ 125,20	00 a 18 anos	R\$ 125,20	00 a 18 anos	R\$ 160,70
19 a 23 anos	R\$ 162,76	19 a 23 anos	R\$ 162,76	19 a 23 anos	R\$ 205,70
24 a 28 anos	R\$ 179,03	24 a 28 anos	R\$ 179,03	24 a 28 anos	R\$ 218,56
29 a 33 anos	R\$ 195,16	29 a 33 anos	R\$ 195,16	29 a 33 anos	R\$ 224,99
34 a 38 anos	R\$ 214,67	34 a 38 anos	R\$ 214,67	34 a 38 anos	R\$ 245,89
39 a 43 anos	R\$ 236,13	39 a 43 anos	R\$ 236,13	39 a 43 anos	R\$ 281,25
44 a 48 anos	R\$ 306,73	44 a 48 anos	R\$ 306,73	44 a 48 anos	R\$ 393,75
49 a 53 anos	R\$ 352,75	49 a 53 anos	R\$ 352,75	49 a 53 anos	R\$ 527,15
54 a 58 anos	R\$ 440,94	54 a 58 anos	R\$ 440,94	54 a 58 anos	R\$ 591,36
+de 59 anos	R\$ 751,23	+de 59 anos	R\$ 751,23	+de 59 anos	R\$ 963,98

ANS: 46436616

Classes		PLANOS ODONTOLÓGICOS	
Individual		AMIL DENTAL Valor Único	
00 a 18 anos	R\$ 89,00	Individual	R\$ 35,00
19 a 23 anos	R\$ 115,48	PME	R\$ 16,00
24 a 28 anos	R\$ 122,11		
29 a 33 anos	R\$ 148,56		
34 a 38 anos	R\$ 161,80		
39 a 43 anos	R\$ 174,97		
44 a 48 anos	R\$ 227,94		
49 a 53 anos	R\$ 294,08		
54 a 58 anos	R\$ 347,04		
+de 59 anos	R\$ 518,71		

ANS: 30214

PREVENT SENIOR

49 a 53 ANOS R\$ 259,92
54 a 58 ANOS R\$ 281,58
+ DE 59 ANOS R\$ 367,66

O melhor custo/benefício para 3ª idade aproveitamento de carência total para quem já tem outro plano

MEDICAL HEALTH		Trasmontano	
Individual		Individual - ENF.	
00 a 18 anos	R\$ 73,00	00 a 18 anos	R\$ 114,35
19 a 23 anos	R\$ 73,00	19 a 23 anos	R\$ 130,80
24 a 28 anos	R\$ 91,30	24 a 28 anos	R\$ 175,63
29 a 33 anos	R\$ 91,30	29 a 33 anos	R\$ 192,56
34 a 38 anos	R\$ 91,30	34 a 38 anos	R\$ 202,28
39 a 43 anos	R\$ 105,02	39 a 43 anos	R\$ 205,82
44 a 48 anos	R\$ 159,00	44 a 48 anos	R\$ 239,28
49 a 53 anos	R\$ 189,85	49 a 53 anos	R\$ 256,80
54 a 58 anos	R\$ 238,98	54 a 58 anos	R\$ 285,87
+de 59 anos	R\$ 342,19	+ de 59 anos	R\$ 500,64

São Cristóvão		SANTAMÁLIA SAÚDE	
Individual		Individual - ENF.	
00 a 18 anos	R\$ 93,03	00 a 18 anos	R\$ 89,45
19 a 23 anos	R\$ 104,19	19 a 23 anos	R\$ 110,01
24 a 28 anos	R\$ 116,24	24 a 28 anos	R\$ 123,99
29 a 33 anos	R\$ 131,49	29 a 33 anos	R\$ 137,76
34 a 38 anos	R\$ 150,30	34 a 38 anos	R\$ 155,21
39 a 43 anos	R\$ 179,87	39 a 43 anos	R\$ 172,64
44 a 48 anos	R\$ 228,24	44 a 48 anos	R\$ 219,18
49 a 53 anos	R\$ 265,46	49 a 53 anos	R\$ 265,52
54 a 58 anos	R\$ 329,95	54 a 58 anos	R\$ 401,64
+de 59 anos	R\$ 556,96	+ de 59 anos	R\$ 536,70

ANS: 403911

PLANOS POR ADESÃO		Golden Cross	
PARA FUNCIONÁRIOS PÚBLICOS, ADVOGADOS, COMERCIANTES, ESTUDANTES, ARQUITETOS ENTRE OUTROS		ENFERMARIA	
00 a 18 anos	R\$ 194,64	00 a 18 anos	R\$ 194,64
19 a 23 anos	R\$ 262,39	19 a 23 anos	R\$ 262,39
24 a 28 anos	R\$ 271,33	24 a 28 anos	R\$ 271,33
29 a 33 anos	R\$ 294,28	29 a 33 anos	R\$ 294,28
34 a 38 anos	R\$ 311,40	34 a 38 anos	R\$ 311,40
39 a 43 anos	R\$ 348,39	39 a 43 anos	R\$ 348,39
44 a 48 anos	R\$ 476,61	44 a 48 anos	R\$ 476,61
49 a 53 anos	R\$ 603,36	49 a 53 anos	R\$ 603,36
54 a 58 anos	R\$ 729,39	54 a 58 anos	R\$ 729,39
+de 59 anos	R\$ 1167,65	+de 59 anos	R\$ 1167,65




Mooca

Rua da Mooca, 2287

11 - 2799-4010

V. Matilde

Av. Valdemar Carlos Pereira, 642

11 - 2651-3161

Bresser

R. Bresser, 1450

11 - 2618-1027

Solicite um orçamento:

Fone: (11) 2799.4010 / Fax: (11) 2799.4011

ou mande sua receita por e-mail:

orcamento@sinete.com.br

Manipulação Sinete

A fórmula exata para a sua Saúde.

ÓTICA BETEL®

CESAR MACHADO

Téc. Óptico Responsável



Rua 7 de Abril, loja 125 - Centro - São Paulo - SP
Tel. 3259.1666 / Cel. 98157.5706

"Minha visão nos ajudou o Senhor". 1º Samuel 7:12

Dinheiro/ouro

**COMPRA-SE
OURO**

PAGAMENTO À VISTA - COBRIMOS OFERTAS

- AVALIAMOS JOIAS EM GERAL
- PRATAS • MOEDAS DE OURO
- RELÓGIOS ANTIGOS DE OURO
- PEDRAS PRECIOSAS
- JOIAS EM GERAL

5083-2442
2597-2442

FUNCIONAMENTO: 2º A SÁBADO das 8 às 19 hs
RUA DOMINGOS DE MORAIS, 280
VILA MARIANA (AO LADO DO EXTRA HIPER)

DEUS É FIEL - Não jogue este impresso em via pública


REAL ASSESSORIA

**REABILITAMOS O SEU CRÉDITO
AGORA MESMO!**



Seu Nome limpo novamente!
**Assessoria completa para pessoa
física e jurídica**

Acesse:
WWW.REALASSESSORIAACREDIT.COM.BR

EMPRÉSTIMO
Credenciada a Vários Bancos

 **CRÉDITO PESSOAL**

APOSENTADOS E PENSIONISTAS DO INSS
COMPRAMOS A DÍVIDA DO SEU CARTÃO

- Fácil e descomplicado
- Sem burocracia
- Liberação rápida!
- Taxas acessíveis

FUNCIONÁRIO PÚBLICO

- Federal
- Estadual
- Municípios
- Estatais

PROCURE NOSSO REPRESENTANTE LOCAL:
Se preferir vamos até você.

Rua Conselheiro Crispiniano, 40 - 5º andar
Conjunto 501 - Centro - São Paulo - SP
Tel.: (11) 3120-2657 / 2848-5601
www.wmcredito pessoal.com.br

Substituto e aprovação
Mantenha a cidade limpa! Não jogue este folheto em via pública!

Ticket Brasil

Compramos o seu Ticket
com a melhor taxa
do mercado **13,99%**
A PARTIR DE:

 ALIMENTAÇÃO REFEIÇÃO 

 ALIMENTAÇÃO REFEIÇÃO 

 REFEIÇÃO PRSS 

Rua Cincinato Braga, Nº 72
Rua 13 de Maio, Nº 1874
Loja 03 - Galeria Sarita
em frente ao Hosp. Oswaldo Cruz
Prox. ao Shopping Paulista

☎ 9 5122-6551 9 5706-8425

Dinheiro/ouro

TICKET'S
 Ótima Taxa!
 Cartões
 Refeição, Alimentação,
 Compramos Todos
 Tel.: 3129-5359
 Av. Ipiranga, 337 - 1º Andar Sala 12
 (Em Frente ao Terraço Itália)
Soluprint 3255-8616 / 3255-1242 Seja Educado: Não jogue este impresso em vias públicas

LIMPE JÁ O SEU NOME *Bruno*

Cheque da Abundância LDI Assessoria
 Pague integralmente por este cheque
 Av. Casper Libero
 Nº 58 - Sala 170
 Departamento da Divina Abundância
 Sucursal do Planeta Terra
 Cliente desde SEMPRE

SERASA **SPC** **BANCO**

NEGOCIAMOS TODAS AS SUAS DÍVIDAS, ENTRE EM CONTATO
3331-6509 / 3331-6522
3425-0021 / 7787-2354 ID:107*87529

BANCO BMG
 Aposentados e Pensionistas do **INSS**

MESMO QUE JÁ TENHA USADO TODO O SEU LIMITE, NÓS LIBERAMOS UM NOVO EMPRÉSTIMO PARA VOCÊ

	Parcelas
R\$ 500,00	15,35
R\$ 1.000,00	30,70
R\$ 3.000,00	92,10
R\$ 5.000,00	153,35
R\$ 10.000,00	307,00

Subjeito a aprovação de crédito - simulação em 60x

- Aproveite o aumento do seu benefício para fazer um novo empréstimo.
- O Desconto é direto do seu benefício e com o pagamento em até 60x fixas
- Crédito Fácil, sem burocracia e sem consulta SPC / SERASA

Av. do Taboão - 4.260 - SL.04
São Bernardo do Campo
 (Em Frente ao pronto socorro do Taboão, em cima do açougue)

4178-2277
2381-4263

COMPRO OURO E JÓIAS USADAS

* Prata * Diamantes
 * Platina * Caneta Mont Blanc
 * Cautela da Caixa Econômica

Pagamos em Dinheiro no ato!!!
 Cobrimos qualquer oferta

Jóias em qualquer estado!

(11) 3105-1051 / 96387-4499
 Aberto de 2ª a Sábado
Av. Liberdade, 52 - Sala 01
 Metrô Liberdade (Em frente ao Banco Itaú)
não jogue em via pública

Desemprego

ASSESSORIA PREVIDENCIÁRIA TRABALHISTA E CÍVEL

(Judicial-Advogados) e junto ao INSS.

- * Auxílio doença (com ou sem registro, indeferido)
- * Aposentadorias e revisões (todos os tipos)
- * Auxílio acidente de trabalho.
- * Auxílio por qualquer acidente.
- * Aposentadoria especial/ insalubridade.
- * Benefício ao idoso e ao deficiente (físico ou mental).
- * Pensão por morte.

Cofins-3277-8335

 **Consulta Gratuita: Tel.: (011) 3188 - 2100**
Rua da Glória, 108 - 3º andar - Liberdade - SP
(ao lado do metrô Sé)

FOI DISPENSADO? VOCÊ TEM DIREITOS !!

FAZEMOS SEU CÁLCULO TRABALHISTA NA
HORA E SEM COMPROMISSO

*Horas Extras - Dano Moral - Adicional
Noturno - Insalubridade - Periculosidade
Acidente do Trabalho - Estabilidades
(acidente, gravidez, etc.) Reintegração ao
Trabalho - Dispensa por Justa Causa -
Rescisão Indireta e etc...*

CORRÊA ADVOCACIA

TIM - 11 - 97140-0313

CLARO - 11 - 98833-0943

VIVO - 11 - 99888-1316

OI - 11 - 96882-7914

E-mail: rafaelcorrea.advogado@gmail.com

**Rua Sete de Abril, 261 - sala 905
9º andar - República - São Paulo - SP.**

Distribuição Interna, não jogue este impresso em
vias públicas

Cidadania

Metrô Já

Assembléia Geral por Melhores Condições de Transporte e Mobilidade



O Que Queremos?

1. Metrô ao Longo de Toda M'boi Mirim.
2. Metrô Terminal Ângela Até Capão Redondo
Por Enquanto Integração gratuita entre Terminal Ângela e Terminal Capão Redondo
3. Ampliação da faixa reversível Até Terminal Jardim Ângela Com Linha Expressa Até Terminal Santa Cruz
4. Duplicação das Estradas de M'Boi Mirim e Guarapiranga Com Corredor de Ônibus

Convidados:

Geraldo Alckmin – Governador do Estado de São Paulo
 Gilberto Kassab – Prefeito da Cidade de São Paulo
 Jurandir Fernandes – Secretário Estadual de Transportes
 Marcelo Branco – Secretário Municipal de Transportes

**Para o Conselho Municipal de
Trânsito e Transporte de São Paulo**

**VOTE Marcos Kaue e
Thaís Maria**

A CHAPA DA UMES

A União Municipal dos Estudantes Secundaristas de São Paulo (UMES), entidade que representa 4 milhões de estudantes da cidade, convida a todos para participarem das eleições do Conselho Municipal de Trânsito e Transporte.

Para este conselho, a nossa diretoria indica como candidatos os companheiros Marcos Kaue, vice-presidente da UMES e Thaís Maria do Nascimento, diretora do departamento feminino para representarem os estudantes, defendendo os seus interesses e de toda a população. Queremos uma cidade com mobilidade a todos que priorize o transporte público e de qualidade, valorizando o tráfego de ciclistas e pedestres com segurança.

Data: 15 de fevereiro - Sábado - 8h30 às 12h00

**Local: Universidade Nove de Julho
Rua Vergueiro, 235/249 - Sala 008**

***Para votar, leve um documento oficial com foto**

www.UMES.org.br

Cidadania

ELEIÇÕES CMTT

CONSELHO MUNICIPAL DE
TRANSPORTE E TRÂNSITO

VENHA PARTICIPAR DA ELEIÇÃO DIRETA

MEMBROS DA SOCIEDADE CIVIL

ELEIÇÃO DOS REPRESENTANTES POR SEGMENTO:

Será em encontros específicos, onde você escolhe o tema de maior interesse para participar e votar num representante.

1 vaga por Segmento	Melo Ambiente e Saúde	Sala 001	Pessoa com Deficiência	Sala 006
	Juventude	Sala 002	Idoso	Sala 007
	Sindicatos de Trabalhadores	Sala 003	Movimento Estudantil Secundarista	Sala 008
	ONGs	Sala 004	Movimento Estudantil Universitário	Sala 009
	Ciclistas	Sala 005	Movimentos Sociais	Sala 010

Dia 15 de fevereiro de 2014 - Sábado - 8h30 às 12h00

Na Universidade Nove de Julho - Rua Vergueiro, 235/249

INSCRIÇÕES NO LOCAL

ELEIÇÃO DOS REPRESENTANTES POR REGIÃO:

Você deve participar da região onde reside e votar num representante.

Região	Local de Votação
Leste	Subprefeitura Penha - Rua Candapui, 492
Sul	Subprefeitura de M'Boi Mirim - Av. Guarapiranga, 1265
Oeste	Subprefeitura de Pinheiros - Av. Nações Unidas, 7123
Norte	Subprefeitura de Santana/Tucuruvi/Mandaqui Av. Tucuruvi, 808 - Tucuruvi
Centro Expandido	Câmara Municipal - Viaduto Jacaré, 100

Dia 22 de fevereiro de 2014 - Sábado - 8h30 às 12h00

Somente os candidatos dos Encontros Regionais, deverão realizar sua inscrição pelo site antecipadamente.



CAMPANHA RESISTENCIA GUARANI EM SÃO PAULO

pela demarcação das TIs Jaraguá e Tenondé Porã

Assina logo, Cardozo!

Hoje nós indígenas guarani de todas as aldeias de São Paulo ocupamos pacificamente o Pátio do Colégio, que é o local onde vocês brancos se fixaram pela primeira vez, e começaram a tomar posse das terras que eram do nosso povo. Fizemos isso pensando que em poucos dias, chega a data que vocês chamam de "Dia do Índio".

Nesse dia, porém, nos acostumamos a ser enganados por vocês, da mesma forma que nos enganaram quando chegaram dizendo que eram nossos amigos. Em todo lugar onde vivem nossos parentes, os Governos promovem festas no dia 19 de abril, e tentam fazer a gente comemorar, quando não há motivo pra isso. Até bebida vários Governos compram pros nossos parentes, pra fazê-los esquecer. Mas cansamos de ser enganados.

Ocupando pacificamente esse lugar simbólico, não estamos nos vingando, nem estamos enganando vocês, como vocês fizeram. Queremos apenas surpreendê-los para anunciar que precisamos da demarcação das nossas terras. Dia do Índio pra nós, será o dia que o Ministro José Eduardo Cardozo assinar o documento que garante a demarcação das nossas terras tradicionais.

Nossas terras não são mais aqui no Centro, não são no Pátio do Colégio, pois esse lugar já foi tomado por vocês há muito tempo, e não vamos nunca pedir de volta. Elas são na margem da metrópole, onde vocês ainda não destruíram, onde sobra ainda um pouco das matas onde sempre vivemos.

Vivemos nas Terras Indígenas Jaraguá e Tenondé Porã, uma no Pico do Jaraguá e outra no Extremo Sul da Grande São Paulo, e muitos de vocês não sabem, mesmo estando tão perto de nós. A aldeia Tekoa Pyau, na Terra Indígena do Jaraguá, atualmente está sofrendo um processo de reintegração de posse, colocando em risco a permanência de mais de 700 de nós em nossas terras tradicionais.

No dia 17/04, estaremos aqui na frente do pátio do colégio, onde convidamos o Ministro Cardozo, para mostrar a ele e a todos vocês nossas danças e a força dos nossos cantos, e explicar porque estamos lutando.

Não vamos cansar, até atingir nosso objetivo. Não temos outra escolha.

Cidadania



REVISTA DO UME
UMES

REVISTA DO UME - 2014 - PÁG. 04

GRÊMIO ESTUDANTIL EM CADA ESCOLA DE SÃO PAULO!



A UMES obteve, nos últimos dois anos, inúmeras conquistas com os estudantes de São Paulo. Conquistamos a nova lei da meia-entrada, o fim da aprovação automática nas escolas municipais, garantimos o sucesso da 2ª edição dos Jogos Estudantis da Cidade de São Paulo (JESP), que caminha para a sua 3ª edição este ano, e mobilizamos estudantes de todo o país contra a entrega do nosso petróleo.

Todas essas vitórias só foram possíveis devido à força e organização dos grêmios estudantis, presentes e atuantes em cada escola. O Grêmio Estudantil representa os estudantes e seus interesses dentro da escola.

Ele permite que os alunos discutam, criem, e fortaleçam inúmeras possibilidades de ação no ambiente escolar. É também um importante espaço de aprendizagem, cidadania, convivência, responsabilidade e de lutar por direitos.

Através do grêmio nos organizamos pra realizar festas, excursões, seminários, campeonatos, debates, jornais, murais, saíras e nos mobilizamos em defesa de uma educação de qualidade, mas o papel do grêmio vai muito além disso.

Só com a força dos grêmios estudantis podemos garantir mais investimentos na educação, o fim dos juros altos e desviarmos bilhões e bilhões de verbas para os bancos, enquanto a educação no país está sucateada, podemos exigir mais vagas nas universidades públicas, e garantir a defesa da nossa soberania e do nosso país.

A UMES tem como uma de suas principais bandeiras a luta por um grêmio estudantil em cada escola para fortalecermos ainda mais as nossas atividades. Este ano temos muito o que fazer! Realizaremos a segunda edição do projeto "Liberdade ou Dependência? Drogas, tô fora" e a terceira edição dos Jogos Estudantis da Cidade de São Paulo (JESP III).

PARA ISSO CONTAMOS COM VOCÊ, ORGANIZE SEU GRÊMIO E VAMOS JUNTOS NESSA LUTA!



UMES REALIZA CAMPANHA CONTRA AS DROGAS EM PARCERIA COM O MINISTÉRIO DA SAÚDE

Em parceria com o Ministério da Saúde, a UMES inicia este ano o projeto "Liberdade ou Dependência? Drogas, tô fora" – 2ª Edição". O projeto, a exemplo da primeira edição, já se tornou uma grande campanha contra as drogas e, nesta 2ª edição, atuará em 40 escolas públicas e privadas de todas as regiões de São Paulo. O objetivo é conscientizar estudantes com ações de prevenção e combate ao consumo de drogas.

Que as drogas fazem mal para a saúde do corpo e da mente de quem consome, nós já sabemos. Mas quais são as reais consequências – que extrapolam a nossa liberdade individual – que existem no consumo e dependência das drogas? Esse é o debate que será levado aos estudantes, e à comunidade escolar. Na primeira etapa do projeto será realizado um diagnóstico qualitativo através da aplicação de 200 questionários por escola, que serão aplicados aos alunos, anonimamente, totalizando 8.000 questionários.

Após o levantamento da pesquisa, serão realizados 3 debates por escola reunindo 100 estudantes em sessões de cineclube, onde serão exibidos filmes sobre o tema, totalizando 4.000 participantes. Ao todo, o projeto "Liberdade ou Dependência? Drogas, tô fora" – 2ª Edição" envolverá indiretamente 80.000 estudantes, mobilizando toda a comunidade escolar contra a chaga das drogas.

WWW.UMES.ORG.BR

Cidadania

DIA NACIONAL DE LUTA PELO DIREITO À MORADIA 8 de abril de 2014

Novamente, nós, militantes do movimento popular urbano, estamos nas ruas de diversas cidades brasileiras e na capital do país neste dia 8 de abril em defesa do direito à moradia e à cidade.

As cidades brasileiras permanecem sendo espaços marcados por fortes desigualdades sociais onde a classe popular é obrigada a conviver com a falta de habitação, a precariedade das condições de saneamento ambiental e a ausência de mobilidade urbana e a ausência de equipamentos e serviços públicos, que ainda marcam o cotidiano de milhões de brasileiros.

Apesar de existirem investimentos públicos, nos últimos anos, em habitação, saneamento e mobilidade, esse quadro não tem se modificado. Assiste-se a propagação do modelo empreendedorista neoliberal de gestão das cidades, que torna a cidade uma mercadoria e nega a cidade como um direito. Esse modelo concentra renda e poder nas mãos das elites, promove processos de urbanização acelerada que contribuem para a depredação do meio ambiente, privatiza o espaço público, causa o empobrecimento, a exclusão e a segregação social e espacial.

Como andam as políticas de desenvolvimento urbano em nosso país?

O governo federal não tem mostrado um efetivo compromisso com os espaços de participação da sociedade, através do fortalecimento do Conselho das Cidades e da democratização das decisões da política urbana.

O governo federal promove a construção de milhares de moradias, mas subordina a produção das habitações populares ao mercado imobiliário, que expulsa os pobres para as periferias. Como resultado, constroem-se moradias sem cidades.

O Programa MCMV Entidades 2 foi o último a ser iniciado, no último trimestre de 2011 e é o primeiro a sofrer com a restrição de recursos e o fim do limite para a modalidade Compra Antecipada, que tem sido uma alternativa para os movimentos enfrentarem a dificuldades em viabilizar terrenos para os novos empreendimentos. Hoje temos mais de 90 mil unidades em análise na Caixa e apenas 20 mil unidades de meta no ano, comprometendo a credibilidade do governo, do programa e dos movimentos.

O governo federal tem sido conivente com o despejo de milhares de famílias e com a violação do direito à moradia, como decorrência da implantação de grandes projetos urbanos, em especial o projeto da Copa do Mundo de 2014 e Olimpíadas.

Temos assistido gradativamente a privatização dos serviços de saneamento ambiental, subordinando esses serviços à lógica do mercado e do lucro, segundo a qual o acesso aos bens naturais do planeta, como a água e ao saneamento ambiental é determinado pela capacidade de pagamento do povo, gerando desigualdades sociais.

Os programas de mobilidade urbana que temos no Brasil não dão conta e estão subordinados à lógica de privatização das cidades, onde a prioridade é dada ao automóvel, acima do direito ao transporte público de qualidade, garantindo integração entre os diferentes modais, atendimento prioritário das áreas populares e integração dos aglomerados urbanos e metropolitanos.

Acompanhamos com muita indignação as discussões do Projeto de Lei Antiterror, ainda mais em um ano que relembramos 50 anos de um golpe militar que retirou liberdades. Repudiamos o Manual "Garantia da Lei e Ordem", editado por meio da Portaria Normativa 3.461/MD de 19 de dezembro de 2013 e da Portaria normativa n. 188/MD de 31 de Janeiro de 2014; e qualquer legislação que criminalize os movimentos sociais e ameça os direitos à livre organização e manifestação.

Nos últimos meses, o Governo tem represado recursos e sistematicamente reduzido a meta do MCMV, especialmente naqueles programas destinamos às entidades sociais sem fins lucrativos.



Reparação e compensação

Manutenções

Sabor e Qualidade no Almoço por Kilo com Churrasco

- Nosso Churrasco do Sul
- Nossa Comida Caseira
- Mais de 25 Saladas e molhos
- Mais de 10 Cortes de Carnes Nobres
- Mussarela de Búfala
- Nossa Feijoada às quartas e sábados
- Peixes, Frutos do Mar e Paella Valenciana às sextas

Prove e Compreve

Também Sala VIP com 60 lugares



Paella Valenciana às Sextas









RESTAURANTE VEGETARIANO



Almoço Self Service das 11h30 às 15h00
2ª a 6ª feira
FEIJOADA VEGETARIANA toda QUARTA-FEIRA

✓ Saladas ✓ Pratos Quentes
✓ Sucos ✓ Sobremesas ✓ Sopas

Rua São Bento, 500
2º andar - Centro - SP
(a 50m do Metrô São Bento)

Tel. 3242-6023

www.ssvegetariano.com.br

FOTOS DO LOCAL. NÃO JOGUE ESTE IMPRESSO EM VIA PÚBLICA - DISTRIBUIÇÃO INTERNA - by TSS - tss-sp@ig.com.br

BANCA CAVALCANTE

TICKETS

VENDEMOS



- Todos os tipos de Cartões Pré-Pago
- Cartões Telefônicos
- Capas e Carregadores de Celulares

Alimentação, Refeição, Visa Vale, Tickets Eletrônicos, Bonus Refeição e todos os Vales em Papel

Segunda a Sábado das 07:00 às 21:00hs.
Av. Ipiranga, 750
Centro - São Paulo - SP
(ao lado da Rua 24 de Maio)

☎ (11) 3331-7901

Manutenções

BATEU AQUELE CANSAÇO?!
VENHA TIRAR UM COCHILO!

O PRIMEIRO COCHILÓDROMO DE SÃO PAULO

Zz
cochilo

• PÇA ANTONIO PRADO, 33 •
CONJ. 710 / 711 - ED. H LARA

🕒 7 H - 19 H
SEG. A SEXTA

☎ 3796 - 5444
3796 - 8444

🌐 / COCHILO.COM.BR
WWW.COCHILO.COM.BR

ASSISTÊNCIA TÉCNICA

IPHONE
IPOD E IPAD

Desbloqueio
Nacionais e Importados

Temos serviços
de Motoboy
Consulte valores

Tel.: 11 3337.2829

arteiphones@gmail.com
www.artephones.com.br

R. 24 de Maio, 36 box 27 - Republica
Galeria Pop Shop (Em frente Banco do Brasil)

DESENTUPIDORA ECONÔMICA

ESGOTO EM GERAL DESENTUPIMENTO DE
Esgotos, Pias, Ralos,
Vasos, Tanque
(COLUNAS DE PRÉDIOS)

SEMANA DA
PROMOÇÃO

ACEITAMOS OS CARTÕES:

MasterCard VISA Diners Club International

LIMPA FOSSA UMA EQUIPE NO SEU BAIRRO

ATENDIMENTO 24 HORAS
DOMINGOS E FERIADOS

Tels: 0800 770 0210

Do Grefo

KILO E CHURRASCO

DELIVERY DAS 11:00HS AS 15:00HS

Faça sua reserva acima de 10 pessoas
e ganhe um bolo para comemorar!

11 3825-4145

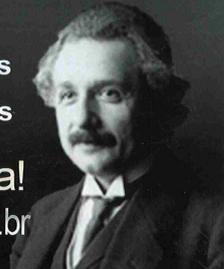
Remédios para a alma

Inteligência **JUDAICA**

O que eles sabem que não sabemos?

- Prosperidade
- Dinheiro
- Inteligência
- Saúde
- Negócios
- Segredos

Visite o site e descubra!
www.inteligenciajudaica.com.br



PAI ARISTÓTELES

• REZAS • PASSES • BENZIMENTOS

PARA OS VERDADEIROS GUIAS DE LUZ E FORÇA
 NÃO EXISTEM PROBLEMAS SEM SOLUÇÃO

QUEBRA DEMANDAS:
 INVEJAS, MALDIÇÕES,
 PERSEGUIÇÕES, INSÔNIAS,
SOLIDÃO,
 DOENÇAS SEM EXPLICAÇÃO,
 FILHOS PROBLEMÁTICOS,
CORTA VÍCIOS E
AFASTA QUEM TE PERTURBA.

CONSULTAS ATRAVÉS:
BORRA DE CAFÉ

AFASTA RIVAIS



Libertação

de drogas,
 alcoolismo,
 prostituição,
 vícios, etc.

Você conhece esta velha mentira do diabo: "Um pouco não faz mal!" Ele sempre começa com um pouco: um pouco de bebida alcoólica, um pouco de fumo, um pouco de farra, um pouco de drogas. E assim para frente. Eu comecei tomando uma cerveja. Cerveja parece tão inocente, não faz mal. Será? Ela tem álcool e vicia. Ela acontece com o tempo. A gente não fica satisfeito com esta pequena dosagem. Lá vai o vinho, vai o licor, vai pinga, vai à droga, vai à maconha, cocaína e outras mais fortes. É um círculo vicioso. Junto com estes vícios a gente começa olhar para o outro sexo. Perde o controle então demora e coisas acontecem, que você não queria fazer. Você estava debaixo do efeito do álcool ou da droga. Pode ser que um pouco não fizesse mal, mas existem poucas pessoas no mundo que conseguem se controlar.

saúde@psicologia.com.br | www.psicologia.com.br

Remédios para a alma

INÉDITO NO BRASIL
DIRETO DE FINDHORN

JOGO PLANETÁRIO
PLANETARY GAME®

7 dias de reflexão,
expansão da consciência
e crescimento para Você, para
os Outros e para o Planeta.

Data: 13 a 20/Setembro/2013
Local: Hotel Rancho Silvestre
Embu das Artes - SP - Brasil

Participe! Inscreva-se já!

Você quer saber mais? Contate-nos!
Fone: (11) 98969-3192/5572-9477
Email: contato@taygeta.com.br
facebook.com/jogodatrasmacoabrasil
www.jogodatrasmacoa.com.br

Organizado por:

Apoio:

Doutrina Espiritual
Enamora-se no Encontro de Nossa Senhora e São Jorge
Paz, Poesia, Bençimento para o Amor,
Saúde, Negócios e família
Consulta através a Balsa do Café
Fones: 11 4116-0716 | 11 94525-5451

Roberto Antunes
Assessor Floral Alquímico
Sistema Floral Joel Aleixo

Tel.: 97531-5964
99226-5544
robertobelair@hotmail.com

Donizeti Furquim
Psicólogo - CRP. 06/111595

55 11 99137.1305
dfurquim2@gmail.com

Remédios para a alma



Abre Caminho



Ao julgar ser difícil uma determinada questão, faça uma consulta com a Taróloga Priscila que através do Tarô e de seus guias espirituais ascencionados, que possuem visão além das limitações humanas lhe orientará a respeito.

Orientação

Predestinação

- ♥ Carmas
- ♥ Resgates
- ♥ Alma-gêmea
- ♥ Questão amorosa

- ♥ União de casais
- ♥ Amarração p/ o amor
- ♥ Simpatias e trabalhos
- ♥ Equilíbrio de aura
- ♥ Limpeza espiritual
- ♥ Abertura de caminho

Livre Arbítrio

- ♥ Buscas
- ♥ Escolhas
- ♥ Decisões
- ♥ Questões profissionais

Agende sua consulta !

R\$ 20,00

☎ 11 3207-4353 / 11 98697-1965 ESTR

Rua dos Estudantes - (Metrô Liberdade) - SP



VIVA MELHOR, ENCONTRE SEU EQUILÍBRIO E SUA GARRA INTERIOR!

A vida por vezes nos parece difícil, os problemas surgem e desorientados não sabemos como agir.

Se você está atravessando uma fase complicada ou simplesmente tem dúvidas relacionadas à finanças, negócios, mudanças, amor ou qualquer outra questão de seu interesse.

Com apenas uma consulta com a Taróloga e Numeróloga Marta que através da Leitura do Tarô e da Numerologia revelará com precisão os fatos mais importantes de sua vida e lhe dará orientação e apoio para que você possa superar seus problemas de ordem profissional, conjugal, familiar, emocional e espiritual !!!

Ensino simpatias para todos os fins

Ligue Informe-se e Marque sua Consulta R\$ 30,00



3399-3934
www.tarologamarta.com.br



Av. da Liberdade, 1084 cj 02
Ao lado do Metrô São Joaquim

Segunda à Sábado
das 08:00 às 19:00 horas



Remédios para a alma

ESPAÇO DOS ANJOS

Seus relacionamentos não dão certo?
 Você está solitária (o)? Não sabe mais o que fazer?
 Já tentou simpatias, amarração e não
 obteve resultados? Está cansado de sofrer?
 Sou especializada nas linhas do amor, união
 de casais, faço voltar a pessoa amada doce e
 apaixonada! Através de uma consulta
**vamos solucionar seu problema, com mais de
 26 anos de experiência no mesmo endereço**
 e milhares de casais unidos! Capacitada a
 solucionar difíceis problemas, amorosos,
 afastamento de rivais, comerciais, financeiros
 familiar, saúde, depressão, inveja, impotência,
 frieza ou qualquer tipo de vícios.

Ligue agora mesmo e marque uma consulta,
 com os Búzios Africanos, Tarô ou a poderosa
 Vidência das Águas Místicas

Fone: 5083-4435
Rua Domingos de Morais, 271
 Ao lado do metrô Ana Rosa Consulta R\$ 20,00 (vinte reais.)

Distribuição Interna / ÁtomosGráfica 4455-3567

Pai Todo Poderoso

*Pai Todo Poderoso,
 Criador do Universo
 Ilumina meu caminho,
 Que o atraso não me detenha,
 Que as línguas ferinas não sujem meu manto,
 Que minha pobreza seja a humildade
 Para ser uma mensagem em cada lar.
 Respiro o ar encontrando a paz,
 Cada vez que olha o céu
 Sei que Deus jamais me faltará.
 Amém!*

A minha fé lhe deixo, a minha fé lhe dou!
 A sua Contribuição é importante para nossa jornada.
 Autores da obra : Marli de Castro e Sérgio Astete

Previsões para 2014
Taróloga Milena
 Leitura de mão, Tarô e Runas

Muitas pessoas sofrem sem saber o motivo
 Pare de sofrer, uma nova vida te espera !
Amor não correspondido
 Depressão - Inveja - Angústia
 Problemas nos negócios

no mesmo endereço
+20
 anos

Visite
 nosso
 site
 www.milena.com.br

ACREDITE!

Eu posso resolver seu problema !

Rua Madre Cabrini, 83 - Vila Mariana
 50 metros do Metrô Vila Mariana

Tel.: 5573-9086 / 95152-1841

Terapias Alternativas

Spiral Tape

Cromoterapia - Tchi Kjun - Craniopuntura
Massagem (Anma - Shiatsu)
Quiro-Acupuntura Coreana - Quiroterapia
Auriculoterapia - Moxabustão

Sigueo Okuno

R. São Bento, 365 cj. 35 - 3º andar
 Fone: (11) 3242-5363 Celular: (11) 99312-4450

Remédios para a alma

QUANTO CUSTA A
SALVAÇÃO?



Pois vocês sabem o preço que foi pago para livrá-los da vida inútil que herdaram dos seus antepassados. Esse preço não foi uma coisa que perde o seu valor como o ouro ou a prata. Vocês foram libertados pelo precioso sangue de Cristo, que era como um cordeiro sem defeito nem mancha. 1 Pedro 1.18-19

Mas, pela sua graça e sem exigir nada, Deus aceita todos por meio de Cristo Jesus, que os salva.

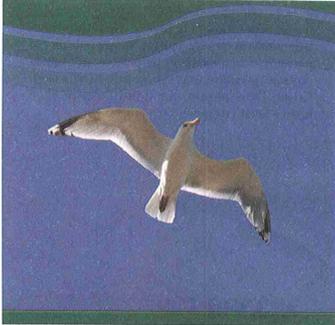


O Arrebatamento

Porque o mesmo Senhor descerá do céu com alarido, e com voz de arcanjo, e com a trombeta de Deus; e os que morreram em Cristo ressuscitarão primeiro.

Depois nós, os que ficarmos vivos, seremos arrebatados juntamente com eles nas nuvens, a encontrar o Senhor nos ares, e assim estaremos sempre com o Senhor, 1 Tessalonicenses 4:16,17

Você já ouviu falar na volta de Jesus Cristo, e também você está preparado para este acontecimento que marcará o momento final da história? Todas as profecias descritas por Jesus em seu ministério estão se cumprindo como grandes sinais no céu, fomes, guerras, pestes e terremotos por toda parte, o que indica que já está próxima a sua vinda. O arrebatamento da Igreja de Jesus (toda pessoa salva, seja judeu ou gentio, será retirada da terra) provocará um golpe repentino, dramático e inimaginável na história da humanidade que ficará para trás. Esse acontecimento revolucionário desencadeará uma série de outros



A salvação vem pela fé

Algumas pessoas pensam que precisam fazer grandes sacrifícios físicos e espirituais para serem salvas. A Bíblia nos afirma que Jesus é o Salvador de todos e que Deus aceita os que confiam nele.

Deus aceita as pessoas por meio da fé que elas têm em Jesus Cristo. É assim que ele trata todos os que creem, pois não existe nenhuma diferença entre as pessoas. Todos pecaram e estão afastados da presença gloriosa de Deus. Mas, pela sua graça e sem exigir nada, Deus aceita todos por meio de Cristo Jesus, que os salva. Deus ofereceu Cristo como sacrifício para que, pela sua morte na cruz, Cristo se tornasse o meio de as pessoas receberem o perdão



O Yoga o torna saudável, forte e flexível, atuando ao mesmo tempo no domínio mental e emocional. Harmoniza os chacras, sistema nervoso e glândular.

A prática do Yoga é o fundamento, para que o Eu não seja abalado em nenhuma circunstância.

B. K. S. Iyengar



2601-6194
98261-2324

Av. São Luis, 258
14º Andar - Cj. 1406
Centro - São Paulo

yoga@yogatradicional.com.br

www.yogatradicional.com.br

Remédios para a alma

Seminário Rosacruz



*Os Sete pecaDos
capitais*

Em 24 de novembro de 2013 - 9h00

Rua Asdrúbal do Nascimento, 196

Remédios para a alma

DIVINA MENSAGEM AOS QUE VÃO DESENCARNAR, SEM SABER AONDE REALMENTE IRÃO PARAR, EM FUNÇÃO DA IMPOLUTA IMPLACABILIDADE DA JUSTIÇA DIVINA, AQUELA QUE MEDE COM ABSOLUTO RIGOR, OU ATÉ O ÚLTIMO CEITIL, O MODO DE VIDA, MELHOR OU PIOR, DOS DIVINAMENTE FILHOS DE DEUS.

Quantos, dentre os humanos em geral, sabem que Deus enviou João Batista e Jesus, para começar a realizar a Divina Civilização, prometida por Deus em Isaías, capítulo 11?

E por que, filhos de Deus, tudo gorou, tudo fracassou?

Quem quiser saber certo, sobre por que fracassou o Desígnio Divino, a Divina Civilização, estude as Verdades de Deus, as que sempre foram atraíoadas pelos clericalismos, traidores da Lei de Deus, das Graças do Divino Mediunismo, e dos Anjos ou Espíritos Mensageiros de Deus, os verdadeiros Autores dos Sinais Extras, Prodfgios, os Ditos Milagres, atribuídos aos Patriarcas, Moisés, os Profetas, Jesus e outros muitos:

1 – Moisés entregou a Lei de Deus e o Primeiro Pentecostes, ou Batismo de Dons da História, como devem ler no Livro de Números, capítulo 11. Os filhos de Deus deveriam se guiar pela Lei Suprema e a Consoladora Revelação, para evitar desvios comprometedores, comércios de engodos ou simulações, ou fingimentos, etc.

2 – Infelizmente para a Humanidade, e como sempre aconteceu depois dos ENSINOS e das GRAÇAS vindos de Deus, foram os rabinos ou padres, ou religiosos profissionais, adulterando tudo, impondo aparências de culto verdadeiro, etc.

3 – E Deus, como todos devem ler no Velho Testamento, através de Profetas ou Médiuns, e Anjos ou Espíritos Mensageiros, prometeu a vinda do Verbo Exemplar ou Messias, e um novo Pentecostes ou Derrame de Dons para TODA A CARNE, aquilo que o Livro dos Atos dos Apóstolos registra perfeitamente. Estudem bem os textos, porque antes de findar o segundo milênio, terríveis abalos farão lembrá-los e vivê-los:

- 1 – EU SOU O SENHOR TEU DEUS, NÃO HÁ OUTRO DEUS.
- 2 – NÃO FARÁS IMAGENS QUAISQUER, PARA AS ADORAR.
- 3 – NÃO PRONUNCIARÁS EM VÃO O NOME DE DEUS.
- 4 – TERÁS UM DIA, NA SEMANA, PARA DESCANSO E RECOLHIMENTO.
- 5 – HONRARÁS PAI E MÃE.
- 6 – NÃO MATARÁS.
- 7 – NÃO COMETERÁS ADULTÉRIO.
- 8 – NÃO FURTARÁS.
- 9 – NÃO DARÁS FALSO TESTEMUNHO.
- 10 – NÃO DESEJARÁS O QUE É DO TEU PRÓXIMO.

Sonho



auto escola
EXATA

CARTA DE MOTORISTA

MATRÍCULA
CARRO
OU
MOTO

GRÁTIS

20 AULAS PRÁTICAS
EXAME TEÓRICO
EXAME PRÁTICO } **R\$ 599**

Exame Médico	R\$ 139,00
Exame Psicotécnico	R\$ 169,00
Curso CFC A	R\$ 89,00
Taxa	R\$ 89,00

PARCELADO EM 1+3 DE R\$ 149,99

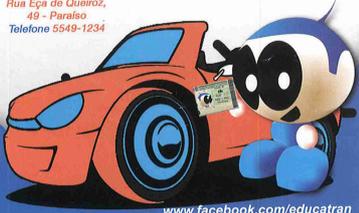


Auto Escola
EducaTran

Habilitação para categorias A, B, C, D, E
Habilitação Internacional
Habilitação para deficientes físicos e auditivos
Aulas particulares para habilitados
Aulas para pessoas com medo de dirigir com instrutor especializado.

LIGUE AGORA PROMOÇÃO COM VAGAS LIMITADAS
5571.2610
R. Domingo de Moraes, 1092 - Vila Mariana (prox. metro Vila Mariana)

Rua Eça de Queiroz,
49 - Paraíso
Telefone 5549-1234



www.facebook.com/educatran

Sonho

TEATRO DE QUALIDADE VOCÊ ENCONTRA AQUI!

NOVA CULTURAL
MUBENA



Sabá
Em Maio aos Sábados às 21:30 e Domingos às 18:00 - Em Junho e Julho também nas Sextas às 21:30 - Drama De 10 de Maio a 6 de Julho

Viúvas de Maridos Vivos
Sextas 21h30, Sábados às 18h00 e Domingos às 20h30 - Comédia Dramática De 2 de Maio a 1 de Junho

As Papatutas
Sábados às 15h00 e Domingos às 11h00 Infanto-Juvenil Até 25 de Maio

PROMOÇÃO: JARDINS OPEN POS 897 NOVA BRASILIA JARDINS MUBENA

REALIZAÇÃO: NOVA MUBENA

SAIBA MAIS OPÇÕES ACESSANDO O NOSSO SITE WWW.MUBENOVAULTURAL.COM.BR
AV EUROPA 218 - ENTRADA PELA RUA ALEMANHA, 221 - INFORMAÇÕES: (11) 4301-7521

LUZ NO PALCO
PRODUÇÕES ARTÍSTICAS

Apresenta
O Fantasma da Minha Sogra

4 ANOS EM CARTAZ
300.000 ESPECTADORES

Texto e Direção:
Ronaldo Ciambri



CLASSIFICAÇÃO 12

DE R\$ 50 POR R\$ 15!

AOS SÁBADOS - ÀS 19:30 H - TEMPORADA DE 06/07 A 31/08

TEATRO MARIA DELLA COSTA

RUA: PAIM, 72 (BELA VISTA)

TEL: (11) 3256-9115, (11) 98372-5009

APRESENTE ESTE E PAGUE APENAS
15,00 POR PESSOA
VÁLIDO PARA ATÉ 4 PESSOAS

Promoção Relâmpago

Sertanejo Universitário

Forró

Samba Rock

Dança de Salão

Street Dance

Zumba Fitness

Zouk

Qualquer
Aula de dança
apenas R\$ 44,90/mês

Acesse www.vivadanca.com e confira a grade de aulas



Prof: Mauricio Lua
11 980187782-oi 984457250-tim
992647910-claro 23729352-fixo

R. José Antônio Coelho 300 Salão de Dança Bloco F
Condomínio Edifício Boulevard - metrô Paraíso

Sonho

na LOTES PRAIA

250m²

Litoral Sul + de 70 km de belíssimas praias



a partir de

R\$ 299,00 Mensais

ENTRADA FACILITADA

Lotes planos e prontos para construir.
água, luz, ônibus Terminal Barra Funda.

Condição para Local

Central de Vendas

3439-0096

(01) 98050-6788 / 95874-2211 (tim)

(vivo) 99965-6788 / 99262-3828 (claro)

Dist. Interna Não Jogue em Vias Públicas

SOLUPRINT: 3255-1242 / 3255-9616

Cred: 41394

CASA PRÓPRIA FÁCIL E RÁPIDO!

NEGOCIE CONOSCO SUA PROPOSTA.

TABOÃO DA SERRA



OBRAS ADIANTADAS!

INC 82014/09 XL IMPERFECÇÃO DA SERRA

MUDE EM 03 MESES!

APTOS 2, 3 OU 4 dorms
COBERTURAS DUPLEX COM SUÍTE

CAMPO LIMPO



PRONTO

INC 20034/01-1/01-1

• LAZER COMPLETO
• CONDOMÍNIO BARATO
• PRÓXIMO A MEIOS DE TRANSPORTE
• FACILIDADE DE PAGAMENTO

ITAQUERA



OBRAS ACELERADAS!

INC 85140.125-01-1

• Churrasqueira • Piscina
• Playground • Salão de Festas

ACESSO FÁCIL, PRÓXIMO DE TUDO!

3284-4464
www.crecersa.com.br
R. Coronel Xavier de Toledo, 77 - Metrô Anhangabaú

Crescer
construtora

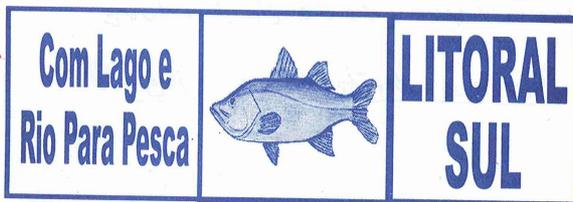
Informações de Maio de 2013. Imagens e perspectivas de caráter ilustrativo por se tratarem de bens a serem construídos. Acordo firmado conforme memorial descritivo. Registração personalizada de acordo com o artigo do cliente e parâmetros da construtora. Sem prejuízo de se checar a correção mensal pelo INCC após os 30 dias para o cliente conforme financiamento bancário. Condições completas com o agente de vendas.

Sonho

LOTES

de 390m² - IGUAPE

GRAFICA (11) 3485-4484



Chácaras e lotes planos com água e luz pronto para construir sua casa de campo, sem nenhuma restrição, excelente local para pesca com grande variedade de peixes. Com mais de 250 casas já construídas no local e mais de 150 família morando no local.

Sem comprovação de renda / sem restrição

LOTEAMENTO APROVADO COM ESCRITURA

Matrícula 148.381 - CRI de Iguaape

ENTRADA
FACILITADA A PARTIR DE
3 x 400,00

DIRETO COM O PROPRIETÁRIO

PRESTAÇÕES A PARTIR DE

180,00

POR MÊS

Obs.: Referente a quadra T

Ligue e conheça o lugar certo para você e sua família!

INF.: (11) 2883-3620 / (11) 97426-3697 (vídeo) / (11) 96549-8939 (oi) / (11) 95887-3230 (tim) 98806-0877 (claro)

LIGUE JÁ!!! CONDUÇÃO PARA CONHECER O LOCAL AOS SÁBADOS E DOMINGOS

Distribuição Interna. Não jogue este impresso em vias públicas

Gonçalves
Modas

Aceitamos todos tipos de cartões



SUA MARCA SUA MODA!

Confecções em Geral
MELHOR PREÇO DO MERCADO
MASCULINO E FEMININO
ATACADO E VAREJO

Cel.: 98751-6013

e-mail: goncalvesmodas1988@hotmail.com / goncalvesmodas2010@hotmail.com

Não trocamos mercadorias Suja ou Usada. Não Devolvemos Dinheiro

Rua General Carneiro, 139 - BOX 05 - Centro - SP

NÃO TROCAMOS AOS SÁBADOS

Curta Nossa Página no Facebook

Paiva
Joias
Desde 1996

Ladeira Porto Geral, 106 - 4º andar
Salas 411, 412, 413
Centro - São Paulo - SP
Tel.: (11) 3315.8169
contato@paivajojas.com.br
www.paivajojas.com.br

JOIAS, SEMIJOIAS E ACESSÓRIOS

Sonho

BELLA HAIR CENTER Unisex

Corte Masculino.....	R\$ 25,00
Corte Feminino.....	R\$ 35,00
Escova à partir.....	R\$ 20,00
Relaxamento a partir de.....	R\$ 98,00
Progressivas a partir de.....	R\$ 130,00
Limpeza Sobrancelha.....	R\$ 15,00
Perna Inteira.....	R\$ 30,00
Meia Perna.....	R\$ 25,00
Virilha Simples.....	R\$ 20,00
Virilha Completa.....	R\$ 45,00
Axilas.....	R\$ 20,00
Sobrancelha c/ Rena.....	R\$ 25,00
Buço.....	R\$ 10,00
Pé.....	R\$ 20,00
Mão.....	R\$ 15,00
Massagem Relaxante.....	R\$ 30,00
Drenagem Linfática.....	R\$ 60,00
Massagem na Cadeira Quick (15 min.).....	R\$ 20,00
Drenagem Linfática Masc.....	R\$ 65,00
Limpeza de Pele Facial Profunda.....	R\$ 90,00
Massagem das Pedras Quentes.....	R\$ 80,00

Temos Podologia

Professional Line, Beautyway e Alfa Parf

Atendimento seg. a sex: 7:30 as 19:00 hrs

Aceitamos cartão Mastercard e Visa

Rua do Comércio, 22 - 3º and. sala 35

Tel.: 3105.6602 / 7610.3914

email: bellahaircenter@gmail.com

Marta Nassiff

Perna Inteira + Virilha Simples
+ Axilhas

R\$ **50,00**



DEPILAÇÃO FEMININA
CERA QUENTE DE
MEL E ALGAS

Aceitamos Cartão de Crédito

Tel.: 3105-4589 / Cel.: 99816-8459 / 95332-9444

Rua Boa Vista 314 - 8 and. Conj. E - Centro

1) Distribuição Interna

Soluprint 3255-1242 / 3255-8616

mesquita TURISMO
Voos Promocionais

Funcionamos exclusivamente online.
Nosso site é um facilitador de compras
de voos promocionais.
Economize e aproveite!

VIAJE SEMPRE, VIAJE MAIS!

WWW.MESQUITATURISMO.COM.BR (11) 3280-2023

Sonho

MARY KAY®



Nossa missão é inspirar beleza e enriquecer vidas!

Estilos Hair

- Progressiva
- Celagem
- Çorte
- Escova
- Coloração
- Mechas
- Hidratação c/ Photon Lizee
- Design de Sobrancelhas
- Sobrancelha Definitiva
- Contorno Olhos e Boca
- Massagens
- Manicure / Pedicure
- Alongamento de Cílios
- Limpeza de Pele
- Depilação



Não jogue esta impressa em vas publicas - Grafica: daniel_grochano@hotmail.com

(11) 3104-8337 / 98798-8083 / 95427-8884
 Rua São Bento nº 200 · 2º Andar · Conj. 5



JAP
COSMÉTICO

Produtos



AVON
The company for women

Com

25%

e

50%

de desconto

BATEU A LOUCA

Mega Feirão de produtos com 50% Natura e Avon venha conferir

- Perfume
- Maquiagem
- Creme hidratante
- Shampoo, etc...

(OBS: alguns produtos por tempo indeterminado ate durar no estoque)

Contato
 11 3104-9419
cbfj@uol.com.br

Rua 3 de Dezembro 61, primeiro andar, sala 13
 (Centro de São Paulo, na travessa da Rua Boa Vista ao lado do metrô da São Bento e a Praça da Sé)

Sonho

Central das Sobrancelhas
 Direção: Prof^o René Vasconcelos

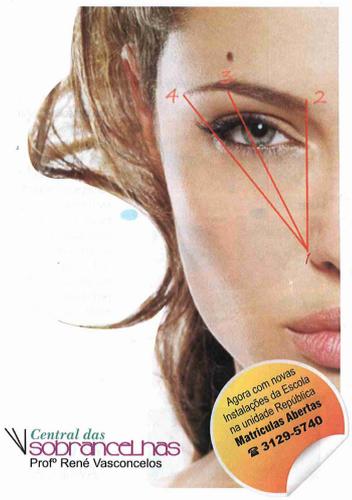
ESCOLA PROFISSIONALIZANTE E ATENDIMENTO
 R. Dom José de Barros, 66 - Lj. 19 - Centro
 ☎ (11) 3129-5740

ATENDIMENTO SÃO BENTO
 Rua São Bento, 545 - Lj. 28 - Centro
 ☎ (11) 3105-7555

ESCOLA PROFISSIONALIZANTE E ATENDIMENTO
 Rua Albion, 33 - Lapa - ☎(11) 4301-0086

ATENDIMENTO TATUAPÉ
 Rua Coelho Lisboa, 216 - Tatuapé
 ☎ (11) 2367-9048

www.centraldassobrancelhas.com.br
 centraldassobrancelhas



Central das Sobrancelhas
 Prof^o René Vasconcelos

VISITE EXPOSIÇÃO

50%

 **AVON** 

Faça seu pedido por e-mail que entregamos no centro de São Paulo
cbfj@uol.com.br

Rua 3 de Dezembro, 61 - 1º andar - Centro - SP

Billy hair

Cabelos Naturais - Cabelos 100%
 Cola Queratina - Perucas - Apliques
 Tranças - Kanecalon - Acessórios

Pinças


Queratina


Cabelos Encaracolados


Perucas **Kanecalon**

Panela de Queratina





e-mail: billyhairfashion@gmail.com
www.billyhair.com.br

Rua 24 de Maio, 216 - Centro - São Paulo - SP - Cep. 01041-000 (011) 3337-7747
 Rua Bigliastro Machado, 108 - Bixi - São Paulo-SP - Cep. 02050-000 (011) 2091-1824

Sonho



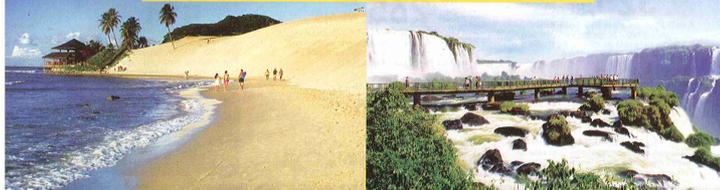
MARUYAMA
o mundo oriental se encontra aqui!

- Novelas
- Filmes
- Enka
- Karaoke
- MP3
- Documentários
- Japonês e Coreano
- Anime
- Hentai
- Games

R. Galvão Bueno, 358 - Lj 5 - Liberdade - SP
Pça da Liberdade, 75 - Box 31 - Lj 2 Liberdade - SP

equipe_maruyama@hotmail.com
www.equipemaruyama.com.br

Sonho

OS PREÇOS BAIXARAM
VIAJE COM A CVCSHOW DE
OFERTAS CVC

VIAJE PELO BRASIL

Porto Seguro

05 dias

10X
SEM
JUROS

64,80
REAIS

À vista R\$ 648. Inclui passagem aérea, hospedagem no Hotel Superis Cabrália com café da manhã. Preço para saída: 03/11.

Foz do Iguaçu

05 dias

10X
SEM
JUROS

66,20
REAIS

À vista R\$ 662. Inclui passagem aérea, hospedagem no Hotel Turranca Green com café da manhã. Preço para saída: 03/11.

Fortaleza

05 dias

10X
SEM
JUROS

79,80
REAIS

À vista R\$ 798. Inclui passagem aérea, hospedagem no Hotel Meridional com café da manhã. Preço para saída: 03/11.

Gramado

05 dias - Natal Luz de Novembro a Janeiro

10X
SEM
JUROS

70,00
REAIS

À vista R\$ 700. Inclui passagem aérea, hospedagem no Hotel Cabana Tio Muller com café da manhã. Preço para saída: 20/10.

Natal

05 dias

10X
SEM
JUROS

79,40
REAIS

À vista R\$ 794. Inclui passagem aérea, hospedagem no Hotel Porto Suites Natal com café da manhã. Preço para saída: 03/11.

Caldas Novas

04 dias

10X
SEM
JUROS

79,80
REAIS

À vista R\$ 798. Inclui passagem aérea, hospedagem no Hotel Golden Dolphin Express com café da manhã, traslados e passeio. Preço para saída: 06/11.

RESORTS

Costa do Sauipe

08 dias

10X
SEM
JUROS

245,70
REAIS

À vista R\$ 2.457. Inclui passagem aérea, hospedagem all inclusive no Sauipe Class, traslados. Preço para saída: 03/11.

Enotel Acqua Club

08 dias - Porto de Galinhas

10X
SEM
JUROS

290,00
REAIS

À vista R\$ 2.900. Inclui passagem aérea, hospedagem all inclusive e traslados. Preço para saída: 03/11.

Salinas do Maragogi

08 dias

10X
SEM
JUROS

336,60
REAIS

À vista R\$ 3.366. Inclui passagem aérea, hospedagem all inclusive e traslados. Preço para saída: 03/11.

CVC
sempreComVC

Sonho

OS PREÇOS BAIXARAM

FÉRIAS DE JULHO

VIAJE COM A CVC

FAÇA UM BOM NEGÓCIO E VIAJE NAS FÉRIAS DE JULHO
ESTÁ MAIS BARATO QUE NO ANO PASSADO

Sonho



A Rainha da São Bento

A maior Queima de Estoque da História
Produtos Natura com até 70% de Desconto!!!

<p>Blush Pérola Bronzeadora Avon</p>  <p>Desconto 50% preço antigo por R\$ 20,00</p>	<p>Sombra Ultra Color Estojos de Sombra 8 Coleção Poderosa</p>  <p>Desconto 50% preço antigo por R\$ 25,00</p>	<p>Gloss Color Trend Summer Todas as cores</p>  <p>Desconto 70% preço antigo por R\$ 5,00</p>
<p>Colônia Floríssima</p>  <p>Desconto 50% preço antigo por R\$ 25,00</p>	<p>Colônia Far Away Gold</p>  <p>Desconto 50% preço antigo por R\$ 25,00</p>	<p>Renew Genics FPS 25 Dia 30gr</p>  <p>Desconto 52% preço antigo por R\$ 35,00</p>
<p>Quarteto Sombra Avon Glamour ou Glamour</p>  <p>Desconto 58% preço antigo por R\$ 20,00</p>	<p>Colônia Avon Instict for Woman</p>  <p>Desconto 60% preço antigo por R\$ 25,00</p>	<p>Rimel Super Curl Avon</p>  <p>Desconto 70% preço antigo por R\$ 7,00</p>
<p>Canela Delineadora Avon</p>  <p>Desconto 50% preço antigo por R\$ 10,00</p>	<p>Renew Clinical Creme corretor de Linhas e Rugas</p>  <p>Desconto 58% preço antigo por R\$ 25,00</p>	<p>Gel Pós Barba Musk Avon</p>  <p>Desconto 70% preço antigo por R\$ 3,00</p>

3101-4790 | 3104-8078 rainha da são bento

Rua São Bento, 82 - 1º Andar

Promoção válida para pagamento em dinheiro

CURTA NOSSA PÁGINA NO FACEBOOK 

Promoções válidas de 20/05 à 05/06 ou enquanto durarem nossas estoques.
 Descontos em produtos Avon. Não inclui produtos Natura.

Imagens meramente ilustrativas. Preço à venda gráfico. www.rainhadasaobento.com.br

Crescimento pessoal e profissional

Escola **Verbo**
em Movimento
CIBARÁ E TEATRO

Curso de Teatro
CRESCER
Vença a Timidez!



Os principais benefícios do teatro em um curso para quem quer **DESENVOLVIMENTO!**

Pensado por profissionais das áreas de psicologia, fonoaudiologia e principalmente artes cênicas visando:

- ✓ Falar melhor em público
- ✓ Desenvolver liderança
- ✓ Reconhecer a importância de sua opinião
- ✓ Autonomia
- ✓ Trocar experiências
- ✓ Descobrir as artes cênicas e quem sabe se apaixonar

11 3101 6706 | Rua São Bento, 200, 2º andar, CJ 01 - Centro www.verboemmovimento.com
contato@verboemmovimento.com | @verbo_movimento

★ ★ ★ ★ ★
MARECHAL
Escolas Militares
Masculino e Feminino - de 13 a 28 anos

AERONÁUTICA
AFA-EPCAR-EEAR-EAGS-CFC

MARINHA
CN-EN-CFN-EAM

EXÉRCITO
ESPCEX-ESA-ESFGEX

POLÍCIA MILITAR
CFO-SOLDADO DA PM

ESCOLAS TÉCNICAS
ESTADUAIS E FEDERAIS

Clinic Exoterica
Massagens Terapêuticas

OUTROS CURSOS

QUICK MASSAGE
REFLEXOLOGIA PODAL
SHIATSU
MODELADORA
MASSAGEM RELAXANTE
DRENAGEM LINFÁTICA
BAMBUTERAPIA
SHANTALA (PARA BEBÊ)
PEDRAS QUENTES
MASSAGEM P/ GESTANTE
VELAS AROMATIZADAS
AROMATIZADOR DE AMBIENTE
ATENDIMENTOS CONVENCIONAIS E CORPORATIVOS

www.clinicexoteric.com.br
☎ 3203-1478 | 98937-2110

Aceitamos Cartões:   

R. Silveira Martins, 160 - Sala 02 - Sé

Distribuição interna - Não jogar no lixo - impressão em papel reciclado - Grafica: 3145-8242 / 98937-2820 - www.graficamagica.com.br

Crescimento pessoal e profissional



MILLENNIUM
LÍNGUAS
Escola-Terapia

Associada ao



TRILOGY INSTITUTE

Matrículas abertas o ano todo.

Matricule-se já no curso regular e ganhe
descontos para o Intensivo de Férias.

Aulas em grupo, particulares e in company.



Unidade Rebouças
(11) 3814-0130
Av. Rebouças, 3887

Unidade Augusta
(11) 3063-3730
R. Augusta, 2676, Térreo

Unidade Moema
(11) 5052-2756
Alameda dos Maracatins, 114

Unidade Chácara Sto. Antônio
(11) 5181-5527
R. Américo Brasiliense, 1777

www.millennium-linguas.com.br

Excerte do Jornal STOP * Distribuição interna * Não jogar na via pública.
 Livre Distribuição e Circulação: Conforme lei federal 5250 de 9/2/1967, artigo 2º, "é livre a publicação e circulação no território nacional de livros, jornais e outros periódicos, salvo se clandestinos ou quando atentem contra a moral e os bons costumes"; e lei de 31/12/1973. Regulamentação específica e federal.