

CLEDIONE JACINTO DE FREITAS

**É DE PASSAGEM: itinerantes, itinerâncias e suas relações com serviços
socioassistenciais e com a cidade de Paranaíba-MS**

**ASSIS
2019**

CLEDIONE JACINTO DE FREITAS

É DE PASSAGEM: itinerantes, itinerâncias e suas relações com serviços socioassistenciais e com a cidade de Paranaíba-MS

Tese apresentada à Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Ciências e Letras, Assis, para a obtenção do título de Doutor em Psicologia. (Área de Conhecimento: Psicologia e Sociedade).

Orientador: Prof. Dr. José Sterza Justo

Bolsista: Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

**ASSIS
2019**

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Vânia Aparecida Marques Favato - CRB 8/3301

F866é	Freitas, Cledione Jacinto de É de passagem: itinerantes, itinerâncias e suas relações com serviços socioassistenciais e com a cidade de Paranaíba-MS. / Cledione Jacinto de Freitas. Assis, 2019. 290 p. : il. Tese de Doutorado - Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Ciências e Letras, Assis Orientador: Prof. Dr. José Sterza Justo 1. Psicologia social. 2. Assistência social. 3. Subjetividade. 4. Nômades. 5. Paranaíba (MS). I. Título. CDD 301.441
-------	--

CERTIFICADO DE APROVAÇÃO

TÍTULO DA TESE: É DE PASSAGEM: itinerantes, itinerâncias e suas relações com serviços socioassistenciais e com a cidade de Paranaíba-MS

AUTOR: CLEDIONE JACINTO DE FREITAS

ORIENTADOR: JOSÉ STERZA JUSTO



Aprovado como parte das exigências para obtenção do Título de Doutor em PSICOLOGIA, área: Psicologia e Sociedade pela Comissão Examinadora:

Prof. Dr. JOSÉ STERZA JUSTO
Departamento de Psicologia Social e Escolar / UNESP/Assis

Prof. Dr. EURÍPEDES COSTA DO NASCIMENTO
UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MINAS GERAIS / ITUIUTABA

Profa. Dra. LUCIANA CODOGNOTO DA SILVA
UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO DO SUL / NOVA ANDRADINA

Prof. Dr. MATHEUS FERNANDES DE CASTRO
Departamento de Psicologia Experimental e do Trabalho / UNESP/Assis

Profa. Dra. CRISTINA AMELIA LUZIO
Departamento de Psicologia Social e Educacional / UNESP/Assis

Assis, 26 de julho de 2019

Às itinerâncias da vida e aos itinerantes que se produzem nelas.

AGRADECIMENTOS

À Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Ciências e Letras de Assis, pela oportunidade em cursar o mestrado e o doutorado, por contribuir para ressignificar minha formação e carreira acadêmica.

À José Sterza Justo pela orientação no mestrado e a continuidade no doutorado, por dispor de parte do seu tempo para dedicar a me ouvir e contribuir para o progresso do trabalho; pelas trocas e conversas; pelo companheirismo e incentivo em todos os momentos.

O presente trabalho foi realizado com o apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pela concessão da bolsa durante todo o doutorado, contribuindo para a produção científica e a participação em eventos.

À Secretaria Municipal de Assistência Social, ao CREAS e a seus profissionais por possibilitar a execução e materialidade da pesquisa. Foi a partir dela que questões importantes relativas ao movimento, a itinerância e seus modos se tornou possível.

Aos itinerantes e outras figuras atendidas no CREAS por seus modos de vida, dizer sem necessariamente explicitar, trouxeram contribuições valiosas para a pesquisa e para a escrita.

Aos amigos e amigas, novos e antigos, do Grupo de Pesquisa Figuras e Modos de Subjetivação na Contemporaneidade: Tédio, Dessexualização, Imigração e Errância pela convivência sempre gratificante e pelas trocas enriquecedoras tanto acadêmicas quanto pessoais.

Aos membros da banca do Exame Geral de Qualificação Eurípedes Costa do Nascimento e Felizardo Tchiengo Bartolomeu Costa pelos apontamentos e reflexões que possibilitaram pensar e ousar na construção de um entendimento sobre itinerância.

Aos membros da banca de defesa Eurípedes Costa do Nascimento, Luciana Codognoto da Silva, Matheus Fernandes de Castro, Soraia Georgina Ferreira de Paiva Cruz e aos suplentes Hélio Roberto Braunstein, Isael José Santana e Cristina Amélia Luzio. pelas importantes contribuições no que concerne aos desdobramentos da pesquisa.

A todos os funcionários da UNESP/Assis, em especial os da seção de pós-graduação e da biblioteca pela atenção, assessoria e presteza dispensadas.

A todos os amigos e colegas de Pós-graduação, com destaque especial para os da turma de 2015 do Doutorado Aline, André, Cizina, Gustavo, Molize e Rodrigo.

Àqueles que fizeram parte da construção da minha formação e carreira acadêmica e profissional, vocês foram primorosos intercessores em minha vida.

À minha mãe, conhecida também por “*Dona Jerôma*”, que não pode acompanhar toda a minha caminhada do doutorado, mas que me forjou como pessoa. Ao meu pai, “*Seu Lorico*”, por sua insistência em um viver itinerante que acabou por me levar, mesmo sem perceber, a esses caminhos de pesquisa.

Aos meus irmãos Divino Jerson, Valdivino, Luciene, Ercione e Cleidimar. Cada um a sua maneira me compôs em minha caminhada. Aos meus sobrinhos e minhas sobrinhas Adirene, Aline, Allan, Felipe Gabriel, Sofia Vitória e Emanuelle Vitória por trazer alegria aos nossos dias. Aos meus cunhados e cunhadas Vagner, Ivânia e Rute por compartilhar momentos em família.

Aos meus tios/padrinhos José Borges e Maria Izolina e a minhas primas Joelma Freitas, Marli Freitas, Queli Silveira, Roberta, Maria Aparecida, Nildete Freitas, Alessandra pelas trocas e conversas.

À Rúbia Leal pela presteza na revisão ortogramatical do texto da qualificação e da tese, pelo incentivo, pela colaboração e pelas conversas sobre variados temas.

Aos meus amigos e minhas amigas, cúmplices de conversas e revoluções não concretizadas, intercessores de escritas, incentivadores de textos e (quase) poemas, de momentos de confraternização e de desabafo. Com a certeza de esquecimento de algum nome, me arrisco a lista-los: Felizardo Costa, Tânia Marques, Maico Costa, Rosy Costa, Pedro Marangoni, Sara Mexo, Waldir Perico, Monique Manfrê, Wiliam Azevedo, Suellen Jacob, Danielle Pricilla, Leandro Castro, Júnior Tomaz, Keile Valéria, Fernanda Santos, Ariévlis Nunes, Paulo, Paulo Henrique, Laila Soraia, Karla Komatsu, Raiara Costa, Maria Cristina, Israel, Maria Silvia, Mariana Bomilcar, Ana Paula Cazarotti, Lucy Mitiko, Graziela Romeiro, Hélio Braunstein, Ana Cláudia, Juliano Kanamota, Jeferson Paula, Raryanne, Sônia Borges, Niwton, Wansley Freitas, Carla Souza, Rute Bernardo, Ana Amélia, Rosimeire, Dayane Cardoso, Natália Ramos, Natália Castro, Joseanne Freitas, Vinícius Oliveira, Christiane Bejas, Mônica Dantas, Bruno Catolino, Silvia Leiko, Delaine Souto, Marília Rully, Marianny Alves, Letícia Braga, Letícia Souza, Leilane Brito, Rosy Ribeiro, Mayara Ruiz, Alexandre Espósito, Abílio Rezende, Juliana Barros, Andréia Lacerda, Andréia Ferreira, Eronides Costa, Washington Nozu, Laís Tosta, Barbara Bonadia, Bruna Ferreira, Taíz Carla, Mailka Danielle, Eliana Escatolin, Ana Alice, Tamara Nicolete, Franciele Siviero, Ana Carolina Carneiro, Naeli Castro, Jéssica Lima, Michela Souza, Danila Prado, Regiane Prado, Silvia Bonassi, Ivonete Bittelbrunn, Mayara Coutinho...

A intensidade e o encanto são singulares em relação a todos os nomes apresentados desde o início dos agradecimentos, cada um com sua potência. Abaixo expressarei, para encerrar, de modo mais poético, nossas vidas em seus atravessamentos, em suas intersecções.

Formas de vida

Formas de vida, no caminho vividas.

Percursos corridos, decorridos.

Passos cumpridos, cumpridos.

Não buscam a um fim chegar,
apenas andar, devagar.

Uma vida só é vida quando convida,
vidas para essa vida.

Uma vida em outras vidas,
torna mais potente as vidas vividas.

Uma vida vivida devagar, a vagar,
engendra outras vidas a andar, sem chegar.

Uma vida em outras vidas,
é uma vida comprida,
no inefável caminho,
percorrido por formas de vida a transitar,
a enredar em linhas que faz tagarelar,
vidas que (com)vidas a caminhar.

FREITAS, Cledione Jacinto de. *É de passagem: itinerantes, itinerâncias e suas relações com serviços socioassistenciais e com a cidade de Paranaíba-MS*. 2019. Tese (Doutorado em Psicologia) Faculdade de Ciências e Letras de Assis – Universidade Estadual Paulista – UNESP, 2019, 289p.

RESUMO

Os deslocamentos de pessoas pelas regiões e cidades brasileiras, nas últimas décadas, pelos mais variados motivos, seja em busca de trabalho, de turismo, visita a familiares, por questões de saúde, relativas à justiça, seja de retorno ou mesmo como uma forma de conhecer os lugares pelos quais se passa ou se deseja ir, configura-se num fenômeno complexo e de múltiplas vertentes de investigação, necessitando de uma abordagem transdisciplinar para seu entendimento. Os movimentos podem ser de trânsito, assentamento e fixação, de saída e retorno, em processo contínuo ou realizado por etapas, intercalando paragens e viagens tal à maneira do itinerante. Nessa via, o objetivo desse trabalho foi entender as relações entre itinerantes, serviços socioassistenciais e a cidade de Paranaíba, no estado de Mato Grosso do Sul. A abordagem metodológica consistiu em pesquisa qualiquantitativa, tendo como técnica a análise documental em cadastros de população em situação de rua, cadastro de passagens concedidas e em documentos com dados a serem enviados para o Ministério de Desenvolvimento Social, na Unidade do Centro de Referência de Assistência Social (CREAS) da referida cidade. As pessoas que recorrem aos serviços para se deslocar de um lugar a outro são consideradas vulneráveis e em situação de risco social e/ou pobreza. A passagem rodoviária é o ponto chave para o deslocamento das pessoas itinerantes, usuárias do CREAS, em grande medida, estando também de passagem pela cidade. É por meio delas que ocorrem as chegadas e partidas e, entre as chegadas e partidas, os espaços urbanos eram utilizados por tempos determinados, comumente por alguns dias. Os trajetos percorridos, foram, geralmente, para as cidades vizinhas e para a proximidades regionais, onde há uma organização econômica agroindustrial e agropastoril, aqueles em que há linhas interurbanas de transporte coletivo e estrutura rodoviária pavimentada. Em suma, podemos considerar que os itinerantes produzem suas itinerâncias e estão produzidos por elas numa relação entre os modos de organização das cidades, dos serviços socioassistenciais, nos embates e negociações com agentes públicos e cidadãos, dos arranjos técnicos, tecnológicos e científicos e de seus processos de subjetivação.

Palavras-chave: Itinerantes. Psicologia Social. Mobilidade. Serviços Socioassistenciais. Modos de subjetivação.

FREITAS, Cledione Jacinto de. *Passing through: itinerants, itinerancies and relations with social assistance services in Paranaíba city-MS*. 2019. Thesis (Doctorate in Psychology) College of Sciences and Languages, São Paulo State University – UNESP, 2019, 289p.

ABSTRACT

The displacement of people passing through Brazilian regions and cities in the last decades, for many reasons, such as: searching jobs, tourism, visits to relatives, health care, justice, or even as a way to find new places or already known by which one goes or one wishes to go, is a complex phenomenon with multiple research strands, that require a transdisciplinary approach for its understanding. The movements can be of transit, settlement and fixation, of exit and return, in a continuous process or realized in stages, changing moments and stops depending of the itinerant. The goal of this work was to understand the relations between itinerants, social assistance services and in Paranaíba's city, state of Mato Grosso do Sul. The methodological approach consisted of both qualitative and quantitative study, having as technique the documentary analysis in registers of population in situation street, passport registration and documents with data to be sent to the Ministry of Social Development, in the Unit of Reference Center of Social Assistance (CREAS) of said city. People who use services to move from one place to another are considered vulnerable and at social risk and/or poverty. The road crossing is the key point for the displacement of itinerant people, users of CREAS, to a large extent, also passing through the city. It is through them that arrivals and departures occur and, between arrivals and departures, urban spaces were used for certain times, usually for a few days. The routes traveled were generally to the neighborhood cities and to the region, where we find agrobusiness and cattle breeding predominantly, which also have interurban lines of collective transport and paved road structure. We assume that that the itinerants subjects produce their itinerancies and are produced by them in an relation between the modes of organization of the cities, the social assistance services, in the clashes and negotiations with public and urban agents, the technical, technological and scientific arrangements and their subjectivation processes.

Keywords: Itinerant. Social Psychology. Mobility. Social Assistance Services. Modes of subjectivation.

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

B.O. – Boletim de Ocorrência

BPC – Benefício de Prestação Continuada

CadÚnico – Cadastro Único

CART – Concessionária Auto Raposo Tavares

Centro Pop – Centro de Referência Especializado para População em Situação de Rua

CETREN – Centro de Triagem do Migrante

CNT – Confederação Nacional dos Transportes

CRAS – Centro de Referência de Assistência Social

CREAS – Centro de Referência Especializado de Assistência Social

ECA – Estatuto da Criança e do Adolescente

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

INSS – Instituto Nacional do Seguro Social

IPEA – Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas

LOAS – Lei Orgânica de Assistência Social

MDS – Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome

NOB – Norma Operacional Básica

OIM – Organização Internacional para a Migração

PAEFI – Serviço de Proteção e Atendimento Especializado à Família e Indivíduo

PAIF – Serviço de Proteção e Atendimento Integral à Família

PBF – Programa Bolsa Família

PIB – Produto Interno Bruto

PNAS – Política Nacional de Assistência Social

SCFV – Serviço de Convivência e Fortalecimento de Vínculos

SUAS – Sistema Único de Assistência Social

SUDAM – Superintendência para o Desenvolvimento da Amazônia

SUDENE – Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste

UAM – Unidade de Atendimento ao Migrante

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Número de passagens ofertadas por estado e cidades entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	177
Gráfico 2: Região de Origem dos usuários/itinerantes entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	180
Gráfico 3a: Cidades e estados de origem dos usuários/itinerantes região Centro Oeste entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	182
Gráfico 3b: Cidades e estados de origem dos usuários/itinerantes região Sudeste entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	183
Gráfico 3c: Cidades e estados de origem dos usuários/itinerantes região Sul e outros entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	183
Gráfico 3d: Cidades e estados de origem dos usuários/itinerantes região Norte entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	184
Gráfico 3e: Cidades e estados de origem dos usuários/itinerantes região Nordeste entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	184
Gráfico 4: Região/país de destino dos itinerantes entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.	188
Gráfico 5a: Cidades e estados dos usuários/itinerantes: região Centro Oeste entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	190
Gráfico 5b: Cidades e estados de destino dos usuários/itinerantes região Sudeste entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	190
Gráfico 5c: Cidades e estados de destino dos usuários/itinerantes região Sul entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	191
Gráfico 5d: Cidades e estados de destino dos usuários/itinerantes região Norte entre 2009 e 2016.....	191
Gráfico 5e: Cidades, estados e países de destino dos usuários/itinerantes região Nordeste e outros entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	192
Gráfico 6: Motivo da viagem dos itinerantes entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	196
Gráfico 7: Profissão dos itinerantes entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	201
Gráfico 8: Naturalidade dos itinerantes por região/país entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	206
Gráfico 9: Naturalidade dos itinerantes por estado/país entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	208

Gráfico 10: Mulher itinerante entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	214
Gráfico 11: Tempo de itinerância entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	217
Gráfico 12: Período que os itinerantes permanecem na cidade entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	222
Gráfico 13: Local que os itinerantes ficam na cidade entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.....	226

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	14
PARTE I: Aporte teórico.....	26
1 CONTEMPORANEIDADE, ITINERÂNCIA E MODOS DE SUBJETIVAÇÃO.....	27
1.1 MODERNIDADES: vivências e andanças nas e pelas cidades.....	27
1.1.1 Modernidades, cidades e transitividades.....	27
1.1.2 Usos e andanças na cidade.....	43
1.1.3 Modos de subjetivação contemporâneos: sujeito e movimento.....	50
1.1.4 Itinerância e migração.....	56
1.1.5 Itinerância e itinerante: termos muito usados e pouco discutidos.....	74
1.1.6 Lentidão e Circuito Inferior da Economia.....	81
1.1.7 A pobreza.....	87
1.1.8 Assistência Social e itinerância.....	99
1.1.8.1 Assistência Social, itinerância e cidade.....	107
2 MIGRAÇÕES, CONSTITUIÇÃO DAS CIDADES, REDES URBANAS E DESLOCAMENTOS POPULACIONAIS.....	113
2.1 CIDADE E URBANIZAÇÃO NO BRASIL.....	113
2.2 TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS.....	118
2.3 CONSTITUIÇÃO DAS CIDADES E REDES URBANAS NO BRASIL.....	128
2.4 MIGRAÇÕES E DESLOCAMENTOS POPULACIONAIS.....	132
2.5 MIGRAÇÕES PARA CIDADES MÉDIAS E PEQUENAS.....	142
PARTE II: objetivos, método, resultados e discussão.....	148
1 OBJETIVOS, MÉTODO E PROCEDIMENTOS.....	149
1.1 OBJETIVOS.....	149
1.2 MÉTODO E PROCEDIMENTOS.....	149
1.2.1 Abordagens de pesquisa.....	149
1.2.2 Pesquisa qualitativa.....	151
1.2.3 Pesquisa quantitativa.....	152
1.2.4 Pesquisa quali-quantitativa.....	155
1.3 PESQUISA DOCUMENTAL.....	159
1.4 O CAMPO.....	163
1.5 OS DOCUMENTOS.....	170
2 RESULTADOS DA PESQUISA DOCUMENTAL.....	173

2.1 MODOS DE EXERCÍCIO E CONDIÇÕES DA ITINERÂNCIA: OS DADOS DO CREAS DE PARANAÍBA.....	173
2.1.1 Passagem concedida.....	176
2.1.2 Origem dos itinerantes.....	179
2.1.3 Destino dos itinerantes.....	187
2.1.4 Motivo da viagem.....	195
2.1.5 Profissão.....	199
2.1.6 Naturalidade dos itinerantes.....	205
2.1.7 Mulheres itinerantes.....	212
2.1.8 Tempo em itinerância.....	216
2.1.9 Tempo permanência na cidade.....	220
2.1.10 Lugar que fica na cidade.....	224
3 DISCUSSÃO DA PESQUISA.....	229
3.1 AS ITINERÂNCIAS E SUAS RELAÇÕES.....	229
3.1.1 Itinerância e cidade.....	229
3.1.2 Itinerância, vulnerabilidade e pobreza.....	234
3.1.3 Itinerância e passagens.....	240
3.1.4 Andanças e uso dos lugares na cidade.....	245
3.1.5 Circuito inferior da economia e itinerância.....	251
3.1.6 Processos subjetivos e itinerância.....	256
3.2 RELAÇÕES ENTRE ITINERANTES, SERVIÇOS SOCIOASSISTENCIAIS E PARANAÍBA.....	260
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	269
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	281

INTRODUÇÃO

A grande complexidade de exigências as quais o sujeito está submetido e as feições tomadas pelo mundo contemporâneo, impelem-nos a pensar sobre os modos de vivenciar, experienciar esse mundo e responder às exigências apresentadas, postas ou impostas por si mesmos, pelos outros ou pelos modos de organização técnico-científico-econômico-sociocultural. Todas a demandar posicionamentos sobre as diversas formas de vida e de estar nos espaços e lugares.

Uma das exigências contemporâneas diz respeito à mobilidade, à produção e controle dos fluxos, das migrações e das itinerâncias. A condição do movimento, de ser móvel, é um dos imperativos mais prolatados por teóricos, projetistas, administradores, urbanistas, politicólogos¹, mídia, etc., como a tendência a ser seguida por pessoas, instituições, sociedades e países. Ela é a ideia central, ponto de partida e de chegada, da qual outras gravitam.

A mobilidade ideal e idealizada, livre e desejada não é extensiva a todos. Ela é privilégio de poucos, mas defendida por muitos. A maioria das pessoas vivem-na de forma ordenada, vigiada, controlada e imposta. Não podem ou não possuem os meios decisórios de exercer as formas e tempos da mobilidade. Em síntese, a mobilidade não é ofertada de forma equivalente para todos e não é, ainda, democrática e democratizante.

Entre as formas diferentes de aceder e utilizar a mobilidade Bauman (1999), aponta duas maneiras distintas, complementares e em relação intrínseca na contemporaneidade, desejada e combatida, demandando uma rede de ações, de políticas, de consumo e até jurídicas: a dos turistas e a dos vagabundos. Esses modos de exercício da mobilidade são tributários do processo de globalização e suas transformações, refletindo na construção de barreiras econômicas, políticas, transmutando a separação global/local.

A mobilidade dos turistas, segundo Bauman (1999), desejada e desejável, constitui-se como modelo hegemônico de pensamento e construção de políticas de trânsito, tanto em âmbito nacional, quanto internacional. É a mobilidade do capital, do consumo e dos consumidores que podem pagar os diversos produtos disponíveis. Os turistas podem escolher suas rotas, destinos, sem cerceamento e, esse é o grande trunfo em relação aos não turistas.

¹ Esse termo, que também pode ser escrito como politólogo e politicologista, é utilizado para se referir às pessoas que se dedicam a estudar a política ou a prática política. Um dos exemplos são os políticos profissionais, aqueles que fazem da política uma profissão.

Já a mobilidade dos vagabundos para Bauman (1999), torna-se indesejada e cerceada. Ela pode ocorrer dentro de certos limites (im) postos pela sociedade de turistas, que buscam a todo custo, mas sem sucesso, eliminar esse modo de mobilidade. A mobilidade dos vagabundos é considerada perigosa, indesejável, necessitando de estratégias de controle dos fluxos, modulando-a entre a compulsória e a imobilidade.

Mesmo com todo o cerceamento, policiamento e controle sobre a mobilidade dos vagabundos, principalmente nas cidades, há, conforme aponta Certeau (2014), formas de exercício de resistência aos modos hegemônicos de produção e organização da vida pelos praticantes ordinários da cidade. Esses praticantes podem ser relacionados, em uma aproximação, como o vagabundo descrito por Bauman (1999).

Os praticantes ordinários da cidade, seguindo as proposições de Certeau (2014), utilizam suas táticas para poder se mover pelos diversos caminhos e construir práticas diversas das instituídas, ressignificando sua relação com a cidade. O praticante deixa de ser apenas subjugado pelas estratégias criadas e utilizadas para modular seus modos de vida. Ele atua com elas e sobre elas para dar novos usos e sentidos aos produtos, caminhos e lugares da cidade.

Os praticantes constroem seus itinerários, seus roteiros, percursos, de um modo diverso. É por meio da experiência direta, produzida pelo caminhar que vão se construindo as práticas, os afetos, as vivências; é a possibilidade de nomear o inominável. O praticante está sob o signo do imprevisível, do descontínuo e das incertezas. É pelo caminhar que os percursos vão sendo traçados, significados e ressignificados.

Dar novos sentidos ao instituído também é abordado por Milton Santos (2013; 2014a) nos seus textos “*A pobreza urbana*” e “*A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*”. Nesse momento, nos interessa as táticas utilizadas pelos pobres, remetendo a Certeau (2014), para usar, produzir e reproduzir os espaços, dados de maneira bem diversa pelos detentores do meio de produção e do capital.

Milton Santos (2013) divide os modos de produção e reprodução do espaço urbano e, por conseguinte, do uso, consumo e produção da vida entre dois circuitos da economia: Superior e Inferior. No primeiro estão as grandes corporações e os detentores do capital e no segundo as pessoas pobres, pequenos comerciantes, artesãos entre outros. Os circuitos são interdependentes, não podendo ser dissociados. No entanto, o circuito inferior depende do superior.

Os usuários do Circuito Inferior da economia precisam reinventar suas práticas, suas trocas, seus usos e consumos. O processo de reutilização e de transmutação dos objetos é

parte constituinte do seu dia a dia. Eles operam mais em nível local e suas relações são mais diretas, e nem sempre mediada pelo capital.

As pessoas pertencentes ao Circuito Inferior da Economia podem ser consideradas homens lentos, como escreve Milton Santos (2014a). São aqueles usuários da cidade avessos à velocidade reinante, utilizando-se de uma atitude mais corpórea, orgânica com os espaços, não os luminosos (os do capital), mas os opacos (os dos pobres). O ritmo menos acelerado, mais compassado, permite-os a se apropriarem da cidade e dar sentidos diversos do instituído.

Os homens lentos usam a cidade à maneira do *flâneur* (BENJAMIN 2015, 1995), eles caminham pelos labirintos, passagens, pelos espaços e lugares de maneira bem diversa dos cidadãos imersos na racionalidade da modernidade e pós-modernidade. O *flâneur* na modernidade e os itinerantes na contemporaneidade fazem do caminhar, do mover, modos de constituição e afirmação subjetivas.

As movimentações ganham contornos novos na transmutação da modernidade para a pós-modernidade, como aponta Harvey (2001). Com a compressão do espaço-tempo houve uma reconfiguração dos modos de se exercer e experienciar a mobilidade, os imediatismos e as celeridades agora fazem parte das formas de estar no mundo.

As cidades também sofreram transformações nessa passagem do moderno para o pós-moderno, conforme aponta Harvey (2001), de uma cidade voltada para a centralidade, o fechamento para a fragmentariedade, o descontínuo, possibilitando novas formas e lugares de uso de uma série de personagens, entre eles os itinerantes.

As chineses, a velocidade como forma de exercício do poder no mundo contemporâneo, denominado por Virilio (1996) por dromopolítica, dá novas feições da dinâmica espaço-tempo com a instantaneidade tomando as rédeas dos modos de vida e do desenrolar das cidades. A circulação, a não parada, tornam-se tônicas nesse modo de viver na urbe, com posturas coercitivas com o fito de não deixar estacionar pessoas em ritmos lentos.

A sociedade contemporânea, chamada por Augé (2012) de supermodernidade é produtora de lugares de trânsito, lugares de passagem e com pouca possibilidade de fixação e vinculação afetiva e subjetiva, também conhecido como não lugares. São estratégias para retirar do sujeito a noção de assentamento e de pertencimento aos lugares, fazer as pessoas usarem provisoriamente os espaços. Os itinerantes, nesse processo, mesmo pervertendo as formas de uso dos não lugares, não conseguem escapar ilesos dessa dinâmica.

Ao falar de perverter a racionalidade moderna, quanto ao modo de experienciar e viver o mundo, temos as vagabundagens pós-modernas como aponta Maffesoli (2001), elas são as responsáveis por manter as transformações, as diferenças e a busca do novo. As

vagabundagens são tributárias do movimento, de sair sem eira nem beira, por isso é tão vigiada e combatida, pois ela carrega a pulsão de errância, do desejo de evasão, de desinstituir o instituído. Os itinerantes também são de forma mais ou menos intensa um desses vagabundos pós-modernos.

Essas questões perpassam as cidades. Cada uma à sua maneira lida com as complexidades que as atravessam, produzindo modos diversos de dar conta das vagabundagens, das cineses, do movimento e seus praticantes. No entanto, o modo mais perceptível é uma espécie de coerção e despotencialização desses modos de vida ou o oposto, um fazer circular contínuo e ininterrupto. Viver a itinerância é ser mediado e atravessado por essas circunstâncias.

Vagabundo, praticante ordinário da cidade, pertencente ao circuito inferior da economia, lento, são em sua maioria, usuários dos serviços socioassistenciais dos municípios brasileiros. Eles podem ser residentes ou pessoas de passagem pelas cidades, utilizando e recebendo atendimento das políticas públicas, constituídas, sob vários princípios e abarcando uma variedade de objetos e públicos, entre eles a mobilidade e a itinerância.

A utilização da expressão “é de passagem” no título do trabalho visa abarcar dois sentidos: o primeiro referente à transitoriedade do fenômeno, o curto período de permanência da maioria das pessoas atendidas pelos serviços socioassistenciais na cidade; o segundo diz respeito ao modo de se locomover, de exercer sua itinerância, as passagens rodoviárias concedidas por esses serviços, pela igreja, fruto do achaque ou manguêio, abarcadas no trabalho como negociações.

Estar de passagem e utilizar passagem, parece ser o modo de produção de itinerância em vários municípios brasileiros, com variações no tempo de permanência dentro dos limites das cidades. Nas pequenas, esse processo parece ganhar contornos um pouco diferentes quanto ao tempo entre uma itinerância e outra, seja pela falta de recursos, pela tolerância dos cidadãos e agentes públicos, seja pela oferta de lugares e condições de permanência por período um pouco mais prolongado.

Estudar a itinerância e suas relações, com serviços socioassistenciais, em cidade pequena, dessa forma como escolha de objeto empírico, essa pesquisa teve por objetivo contribuir para ampliar o leque de estudos na área e trazer dados diferentes sobre a dinâmica

dos movimentos de pessoas consideradas com fragilidade ou sem laços sociais e filiativos², para se deslocar de um lugar a outro.

Para o entendimento da questão foi realizada pesquisa documental na Unidade do Centro de Referência Especializado de Assistência Social (CREAS) de Paranaíba/MS. Nesses documentos (cadastro de passagem para população de rua) havia uma série de dados possíveis de se verificar o processo de itinerância como origem, destino, lugar da concessão de passagem, tempo e lugar de permanência na cidade e o tempo de andanças pelas cidades, dados que foram categorizados na análise preliminar dos resultados.

Essa discussão foi possível devido à variedade de pessoas atendidas pelo CREAS no período da pesquisa (2009-2016), de pessoas em trânsito, à procura de emprego ou parentes, retornando à cidade da última residência, pessoas moradoras na cidade com o intuito ir a outras cidades para “resolver” suas demandas, usuários dos serviços socioassistenciais dentre outros que compunham a amostra de pessoas cadastradas.

A questão central da pesquisa girou em torno da itinerância e dos itinerantes e sua interrelação com os serviços socioassistenciais do município. A proposta foi apresentar e trabalhar a complexidade dos deslocamentos das pessoas dentro da cidade e intercitadina.

Essa dinâmica não se trata do processo geral de deslocamento como o constituído pelas pesquisas de movimentos migratórios realizados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), de caráter generalista e que abarca amostras representativas ou toda a população do país apresentado e discutido por uma série de pesquisadores. O foco foi em pessoas que por diversos motivos não podem ou não querem utilizar os seus recursos financeiros, para se deslocarem de um lugar a outro.

Essas pessoas são em sua maioria, consideradas pobres e em situação de vulnerabilidade e risco social, necessitando da intermediação do Estado para poder se deslocar. No entanto, elas não são passivas, aguardando apenas as diretrizes estatais para poder ir a outros lugares, elas utilizam de táticas para conseguir lograr êxito em suas demandas, mesmo ocorrendo uma série de negociações, permissões e desvios.

O enfoque não restringiu, apenas, à política de Assistência Social, ela é um dos componentes do processo, mas não o único, foi também na dinâmica entre a produção de itinerários e os itinerários (im)postos, ou melhor, a tentativa de impô-los. Outras vertentes também foram consideradas como as transformações socioculturais, históricas, espaciais, o

² O termo filiativo é utilizado nesse trabalho com o sentido de pertencimento à uma família ou de pessoas de proximidade e que exercem a função de familiar, de parente.

processo de urbanização, a questão da pobreza, a rede de transporte como meio preponderante do processo de itinerância.

Escolhemos os termos itinerantes e itinerâncias, já no final do processo de escrita, por entender serem esses, os melhores termos a utilizar para dar conta das questões emergidas nos dados dos cadastros, não era apenas trecheiros (como intentamos no início) o público atendido, eram pessoas residentes da cidade, egressos do sistema prisional, pessoas em busca de emprego, de parentes, acompanhantes de usuários.

Outro motivo dessa decisão é a dificuldade de considerar todos os usuários atendidos pelo CREAS como nômades e errantes, por mais que a itinerância possui uma forte relação com esses termos, ela marca também as paradas e o processo físico de deslocamento. Nem todos estão errando pelos caminhos do país, muitos apenas se deslocam temporariamente de um lugar a outro, retornando ao lugar de “residência” para em seguida deslocar e retornar.

Ainda temos como usuários dos serviços socioassistenciais, pessoas residentes em Paranaíba ou antigos moradores que acorrem ao CREAS, para obter o benefício para se deslocarem a alguma cidade ou para retornar à cidade em que residiam. Os motivos para a solicitação de passagem eram os mais variados, desde questões de falecimento de parentes, de saúde e doença até questões relacionadas à justiça.

A proposta de tratar a itinerância como tema de trabalho foi gestada, mesmo não intencionalmente, com o decorrer dos anos de pesquisa e escrita. A passagem pelas questões da mobilidade, do nomadismo, da errância na perspectiva estatal e sociocultural, teve como referência as políticas sociais, com destaque para as políticas de assistência social (FREITAS, 2014), que foram se direcionando para pensar as relações entre itinerante, cidade e políticas.

A nossa trajetória de pesquisa, nesse tema, mostrou que a relação política de mobilidade e itinerância, tem sido gerenciada pelas mais diversificadas estratégias. O trabalho de Justo et. al. (2013) trata da assistência aos trecheiros, pessoas vivendo de cidade em cidade, mediante passe rodoviário concedido pela assistência social ou fruto de achaque.

Esse texto discorreu sobre o tipo de atenção dada aos itinerantes, no sentido de gerir sua mobilidade dentro dos limites das cidades, traçando estratégias para impedi-los de adentrarem nelas, fazendo-os circularem. A estratégia é criar corredores de trânsito e atuar, numa perspectiva proposta por Virilio, na dromopolítica, na gestão da velocidade dos corpos.

Justo et. al. (2013) também discutiram que, por mais que não haja uma explicitação do termo itinerante e itinerância, há a referência de serem pessoas em deslocamento, transitando de uma cidade a outra, não se fixando em determinado território. Os itinerantes guardam uma grande relação com o nômade e errante, pelo seu modo de vida e as condições sociais. A

política de mobilidade para esses públicos não possui especificidades, sendo realizada da mesma maneira – encaminhamento para a cidade mais próxima.

Em dois textos (FREITAS e JUSTO, 2016, 2019), procuramos iniciar a discussão da política de mobilidade para trecheiros e pessoas em situação de rua em cidades pequenas. É uma discussão embrionária, devido à época e à dificuldade de encontrar trabalhos específicos relacionando as duas temáticas. Entretanto, este estudo reforçou os resultados de Justo e outros autores (2013), antecipando a necessidade de dar conceituação à ideia de itinerância e itinerante, de maneira contextualizada e localizada.

Concebemos haver especificidades no trato da mobilidade das pessoas em trânsito nas cidades pequenas, mas o modo de organização da política segue os parâmetros da política nacional e dos grandes centros (FREITAS e JUSTO, 2016, 2019). A lógica continua a de gerir os espaços citadinos e encaminhar essas pessoas para as cidades mais próximas. Estes trabalhos deram continuidade ao estudo dessa relação e de como as pessoas itinerantes e as cidades pequenas vivenciam e mediam o processo de itinerância.

Prosseguindo nossa trajetória de pesquisa sobre as mobilidades levadas a cabo e as políticas públicas destinadas a gerenciar a presença e movimentação de pessoas em situação de rua e trecheiros no espaço urbano, essa tese de doutorado amplia a questão para abranger itinerantes, de maneira geral, e suas relações com as políticas de mobilidade implementadas mediante os serviços de assistência social voltados para pessoas que estão de passagem pela cidade.

O trabalho realizado se subdividiu em dois conjuntos de tarefas. O primeiro voltou-se para a elaboração do referencial teórico mediante o levantamento de pesquisas diretamente relacionadas ao assunto e a busca de autores e teorias sobre mobilidade que pudessem servir de pano de fundo para a inteligibilidade do fenômeno. O segundo conjunto abrangeu os afazeres de uma pesquisa documental, mencionada anteriormente envolvendo o levantamento de dados e informações em arquivos, análise e a discussão relacionando os dados com o referencial teórico.

Tendo em vista esses dois conjuntos de tarefas organizamos essa tese em duas partes. A primeira versa sobre o referencial teórico e a segunda abrange a proposição dos objetivos desta pesquisa, o método utilizado, a explanação dos resultados e a conclusão.

No primeiro capítulo da parte I, diretamente ligado aos trabalhos supracitados, o presente texto oportunizou uma maior discussão da ideia de itinerância e de itinerante. Com a proposta de trazer alguns posicionamentos teóricos, iniciamos a revisão bibliográfica pela discussão das modernidades e suas implicações subjetivas e nas cidades, esse é o pano de

fundo para o entendimento do modo de vida atual da sociedade, modificando os modos de expressão das experiências vividas pelas transformações do espaço, tempo e técnica.

Em seguida, tratamos dos modos de andanças pela cidade nas modernidades, dizemos modernidades no plural, devido a gama de definições às vezes antagônicas sobre o termo, o enfoque foi daqueles que utilizavam as ruas das cidades para se constituir subjetivamente ou para sobreviver, como o *flâneur* e o trapeiro.

Os modos de subjetivação engendrados no processo de deslocamento, fez-se presente aos tratarmos das experiências de espaço e tempo e dos modos de constituição de sujeitos moveis tão caros na contemporaneidade, essas formas de viver tem suas ressonâncias em figuras que estão indo e vindo pelos recantos do país, constituindo num modo de subjetivação itinerante, mediado pelos modos de organização da cidade e na experiência espaço-tempo-lugar.

Apresentamos as noções de homo viator, transumante, transterminante, migração e itinerância. A proposta foi tratar das formas de movimento e de percorrer os espaços e lugares com o passar do tempo, e de como esses modos tangenciam as andanças de figuras no contemporâneo, que fazem do movimento seu modo de estar no mundo. O intento é trazer a reflexão sobre os imbrincamentos, dos diversos modos de se mover no espaço-tempo e suas significações.

Na sequência propomos uma discussão sobre os termos itinerância e itinerante, com o fito de primeiro, trazer à tona o amplo uso sem a construção terminológica, para em seguida, apresentar algumas notas a respeito do nosso entendimento e dos termos e suas ramificações e conexões.

Com o fito de entender os processos de construção no Brasil, das transformações socioculturais, técnicas, espaciais e suas relações, com a produção de modos de vida, de produção e de consumo, do modo de produção capitalista sobre a dinâmica de acesso, dos usos divergentes dos espaços, foi investigado o circuito superior e inferior na produção de pobreza e nos modos e estratégias de vida dos pobres, para resistir ao modo hegemônico.

A discussão sobre as transformações do espaço e os circuitos da economia urbana teve como eixo orientador os trabalhos de Milton Santos. O intuito foi pensar as relações urbanas e os usos dos espaços como construídos e mediados por sistemas técnicos de objetos e de ações, entendendo a dupla via para as organizações da vida: o Circuito Superior e Inferior da Economia Urbana.

A pobreza também foi um ponto de reflexão sobre as estratégias de atenção e construção de trajetórias itinerantes. Apresentar várias perspectivas sobre a pobreza e seus

modos de operacionalizar ações para atuação sobre populações, desde modelos econômicos, nutricionais, subjetivos, educacionais e políticos. A pobreza como um processo político foi um dos pontos centrais no texto.

Em seguida, apresentamos uma discussão da política de assistência social, de descentralização do atendimento, de atenção à migração e o arranjo socioassistencial de atendimento à população, em situação de vulnerabilidade e risco e também aos itinerantes. Abordamos também a relação entre assistência social e itinerância em cidades pequenas, tanto por elas se configurarem como a maioria dos municípios, quanto pela pouca atenção à essa interface.

No segundo capítulo da parte I, realizamos uma apresentação da constituição das cidades e da rede de cidades brasileiras, por acreditar que foi pelas transformações e reconfigurações da rede urbana, com a emergência de cidades, que passaram a ter centralidade em regiões, influenciando outras, nos processos econômicos, políticos, sociais, de mobilidade de pessoas e nas itinerâncias.

A pesquisa foi pensada a partir da cidade de Paranaíba, nela foi tratada sua história, crescimento populacional, rede urbana e região de influência. A apresentação da localização e das suas interconexões se fez necessário para o entendimento da discussão dos modos de organização da cidade para lidar com o fenômeno da itinerância de pessoas que acorrem aos serviços socioassistenciais para a continuidade das viagens.

Tratamos da definição de cidade e de tamanhos de cidade, bem como, da distinção entre cidade e urbano. Por fim, nessa perspectiva, tratamos das cidades médias e pequenas e a migração para essas cidades. O processo de deslocamento populacional, não explica o fenômeno da itinerância, mas pode dar pistas dos lugares “escolhidos” para desembarcar temporariamente.

A questão da migração se dá, sobretudo, por conta dos modos de produção de deslocamento pelo país, entre regiões, estado e municípios. Trata dos quantitativos de ganhos e perdas e também da constituição da dinâmica do crescimento populacional nas regiões, pouco povoadas, até a década de 1950. Essa dinâmica contribuiu também para o processo de itinerância, visto que as rotas deles possui relação com muitas cidades que se tornaram referência em suas regiões.

Abordamos também o processo brasileiro de construção de infraestrutura viária, inicialmente, ferroviária e, em seguida, rodoviária e a contribuição para o sistema de transporte interurbano, utilizado para o transporte dos itinerantes na imensa maioria das cidades brasileiras. Para a consecução da itinerância a passagem é o predisponente para o

deslocamento das pessoas atendidas pelos serviços socioassistenciais, mantendo uma relação intrínseca com o modo passageiro dos itinerantes de permanecer na cidade.

Não deixamos de tratar do meio precípua utilizado para o deslocamento de grande parcela da população, o transporte rodoviário. Ele ainda é o referente para o deslocamento, principalmente, entre cidades próximas e entre estados. É por meio do transporte rodoviário que a itinerância se constitui e com frequência se materializa.

No primeiro capítulo da Parte II realizamos uma explanação dos objetivos e traçamos uma panorâmica sobre os métodos quantitativo, qualitativo e qualiquantitativo, sendo, o último a opção que melhor viabiliza as possibilidades de entendimento do problema. Adotar o qualiquantitativo como proposta metodológica, não significou o engessamento do pensamento e do trabalho, pois ele possibilita a conjunção de modos diversos de abordagem, sendo possível privilegiar uma delas, no nosso caso privilegiamos a abordagem qualitativa.

A pesquisa teve como campo a cidade de Paranaíba, no estado de Mato Grosso do Sul, mais especificamente o Centro de Referência Especializado de Assistência Social (CREAS) e os documentos produzidos para cadastrar os itinerantes usuários do serviço.

O tratamento de dados provenientes de pesquisa documental foi a escolha para realização da pesquisa, aliada à abordagem do campo de pesquisa e suas nuances, situando os dados básicos dos documentos a serem analisados. Pudemos traçar considerações de cunho teórico sobre método e os procedimentos, para inserir o leitor na generalidade e amplitude da questão.

O segundo capítulo foi direcionado à pesquisa de campo e de apresentação dos dados, o primeiro item descrito foi sobre a concessão de passagens, tratando das cidades prevaletentes no direcionamento dos itinerantes. A seguir foi apresentado o item cidade de origem, contendo as cidades com maiores índices de pessoas, declarando desejar ir para elas, geralmente na proximidade de Paranaíba, no estado de Mato Grosso do Sul e São Paulo. O item sobre a cidade de destino seguiu a mesma lógica na “escolha” dos itinerantes, com pouquíssimas variações quanto às cidades.

O motivo da viagem centrou-se, basicamente, em dois: trabalho e retorno para a família, outros tiveram menor destaque como questões relativas à saúde e à justiça. Em relação à profissão, as mais relatadas foram as com baixíssimo grau de especialização e realizadas, manualmente, como serviços gerais, serviços ligados ao campo e à construção civil.

Já no item naturalidade o destaque foi para as cidades dos estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul, mas vale ressaltar o aparecimento de pessoas de outras nacionalidades

utilizando o serviço socioassistencial do município. Elas, em grande medida, estavam em direção aos países sul-americanos.

Relativo às mulheres, a maior parte, estavam acompanhadas pelos companheiros ou pelos filhos, mas ressaltamos a presença de menor número se deslocando sozinha. A itinerância feminina é um aspecto importante no contexto contemporâneo e considerar esse processo é ponto importante para se entender as mobilidades.

Em relação ao “tempo no trecho” a maioria estava com menos de dez anos nas andanças pelas cidades do país e Paranaíba se tornou mais um ponto de passagem para os itinerantes. Em se tratando do tempo de permanência, em Paranaíba, a maior parte ficou até aproximadamente quinze dias na cidade, usando os lugares e estabelecendo relações. Por fim, os lugares mais visados e utilizados em Paranaíba são a estação rodoviária, as praças, as ruas e os postos de combustível, os lugares com maior fluxo de cidadãos e próximos ao centro comercial.

No terceiro capítulo, tecemos algumas considerações a título de discussão das temáticas apresentadas acima, para tanto, subdividimos em sete vertentes que tangenciam o processo de itinerância. Iniciamos pela relação entre itinerância e cidade, discutindo a força exercida pela cidade no processo de itinerância, além de pensar como as cidades se organizam para lidar com esse público.

A relação entre itinerância, vulnerabilidade e pobreza foi o segundo ponto abordado enfocando as interconexões e atravessamentos da pobreza e vulnerabilidade no processo de itinerância, principalmente daqueles que acabam recorrendo aos serviços socioassistenciais para exercer suas andanças.

O terceiro ponto tratado foi a passagem como meio precípua de viagem dos itinerantes. A passagem é a metáfora do modo de vida itinerante, do sujeito que não permanece. Abordar essas questões foi a proposta do tópico. Na sequência, discutimos sobre as andanças e o uso dos lugares das cidades pelos itinerantes de passagem, entendendo que é por meio delas que o itinerante conhece a cidade e estabelece relações até ir à outra.

O quinto ponto a ser tratado foi da relação do Circuito Inferior da Economia Urbana com a itinerância. O ponto de inflexão diz respeito aos modos de uso desse circuito pelos itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais nas cidades pelas quais eles passam. O Sexto ponto diz respeito aos modos subjetivos dos itinerantes nos seus atravessamentos com cidadãos, políticas, cidades e serviços socioassistenciais.

Por fim, o enfoque foi em tratar das relações da cidade de Paranaíba, dos serviços socioassistenciais da cidade com os itinerantes que desembarcavam e permaneciam

temporariamente nos espaços e lugares citadinos. Cidade e itinerante são atores ativos na construção e manutenção da itinerância bem como nos lugares de uso e andanças. Essas são questões, discussões, atravessamentos, propostas, que o texto procura trazer a baila.

PARTE I: Aporte teórico

1 CONTEMPORANEIDADE, ITINERÂNCIA E MODOS DE SUBJETIVAÇÃO

Nessa parte apresentaremos as discussões teóricas referente as várias facetas interconectantes do processo de itinerância, desde as transformações da modernidade, ou modernidades, a depender da perspectiva de cada autor ao tratar dos processos sociais, culturais, técnicos e subjetivos do sujeito experienciando as mudanças produzidas.

Abordaremos, também, os modos de produção de andanças pelas cidades, com privilégio dos passos dados por aqueles considerados pobres, dissonantes, vagabundos, a tentativa de conceituação do fenômeno da pobreza, as migrações e itinerâncias bem como as modernizações e suas implicações na forma de vida das pessoas pertencentes ao circuito inferior de economia.

O processo de construção e constituição das cidades e das suas redes e as migrações como componentes dessa constituição, emergência e queda das cidades, abrindo trajetos, estradas e deslocamentos para áreas pouco habitadas, remodelando a dinâmica socioespacial do país e possibilitando outras rotas de itinerância.

1.1 MODERNIDADES: vivências e andanças nas e pelas cidades

A opção pelo termo modernidade se deve ao fato da variedade e multiplicidade de denominação dada ao termo Modernidade, seja tratando-a como um substantivo ou como uma substantivação do adjetivo. A depender do autor o termo Modernidade ganha sentido próprio com avanços e recuos quanto à mudança de período ou como crítica à utilização terminológica para expressar um momento de organização e experiências socioculturais e subjetivas.

1.1.1 Modernidades, cidades e transitividades

Berman (2007) considera a modernidade uma experiência de tempo e espaço compartilhada por homens e mulheres, tanto consigo mesmos como com outros, atrelada às transformações técnicas, sociais, culturais, ambientais entre outras. Trouxe um modo novo de viver no mundo, congregando uma promessa de uma vida cheia de aventuras, prazer, autocrescimento, poder de mudar a si e o mundo, com uma ameaça de destruição do instituído, do sagrado e das referências que sustentam o sujeito.

Esse paradoxo e complementariedade constituídos pela modernidade entre o volátil e o sólido, o revolucionário e o conservador, o novo e o “perpétuo” vai engendrando uma racionalidade própria na emergência e consolidação de sociedades ocidentais, configurando e transfigurando os ritmos da vida e de suas relações, sobretudo com o aumento significativo das cidades em número e em população. As grandes cidades produziram uma nova lógica de vivência e convivência humana, uma aceleração e transformação constante dos ritmos vitais e materiais.

As transformações são descritas por Berman (2007) referenciadas em escritores como Goethe, Baudelaire, Chernyshevski, Dostoievski, Gogol, pensadores como Marx e Construtores – considerados por ele como fomentadores – como Haussmann e Robert Moses, desde a produção da ruptura do mundo pré-moderno até as transformações mais radicais, que demandaram gastos e perdas incomensuráveis, com o fito de construir um presente e futuro que possibilitasse o conforto e a plenitude da vida.

Todo esse esforço para colocar o Ocidente nos trilhos do desenvolvimento está ancorado na tragicidade, contida no próprio movimento transformador dos processos materiais e vitais. É o desejo fáustico de produzir um mundo diferente a cada momento, considerando perdas humanas como inerentes às transformações necessárias para a construção do porvir. É na figura do Fausto de Goethe que está encarnado o tipo fomentador, aquele que toma para si a tarefa árdua e monumental de romper com a solidez do mundo e construir novas referências.

Tornar evanescente o que é sólido, desmanchando-o no ar é a afirmação que Berman (2007) emprega ao recorrer a Marx, no Manifesto do Partido Comunista, para descrever a experiência vivenciada nos centros europeus, de um mundo fraturado, perdendo suas referências, sem outras ainda para assumir seu lugar. A luta dos contrários e a força das novas exigências fez produzir um novo homem, vivendo sob duas condições: o desejo do novo sem perder as referências do constituído.

A Paris do Terceiro Império é o local utilizado por Baudelaire para produzir seus poemas e escritos mais significativos, referentes às transformações intensas impostas pelo Barão Haussmann com o fito de construir uma nova cidade, aberta e de fácil deslocamento, com a inauguração dos Bulevares por onde transitavam as multidões e se controlavam as rebeliões.

É também a cidade das passagens, do *flâneur*, dos trapeiros, das prostitutas, tão caros ao poeta, pelos usos diversos ao desejado, que faziam dos espaços citadinos, seja para se esconderem nos labirintos ou se vislumbrarem com as vitrines, para instituir um ritmo lento

diante da velocidade crescente dos fluxos nas ruas, da recolha, uso e produção de sentidos dos objetos descartados ou pela perda da auréola que marcava a cavalheirise reinante.

Baudelaire, segundo Berman (2007) não só destaca os novos tipos como acaba por construir uma elegia da conjugação dos opostos que a Modernidade apresenta. Ele saúda, sem cerimônias, o “novo tempo” das transformações e transfigurações que o sujeito experiencia. Confere heroísmo aos homens e mulheres imersos na modernidade, capazes de dar colorido às suas vidas nesse ambiente mutante, profano.

A cidade, suas ruas e passagens são agora, objetos de preocupação e de elogios, políticas e escritas. Ela toma proporções inimagináveis, torna-se referente no direcionamento de fluxos, na produção de subjetividades e na construção de modos de vida. É o símbolo máximo da fabricação das novas racionalidades civilizatórias e do rompimento com a vida campestre e bucólica.

A construção de uma cidade como símbolo da grandeza de um país foi a utopia de Pedro I na Rússia no início do século XVIII, ao construir São Petersburgo no pântano do rio Neva para ser a ligação com a Europa, inclusive transferindo a capital para esta cidade. Sua construção demandou muitos esforços de engenheiros e arquitetos estrangeiros e incontáveis mortes de trabalhadores. São Petersburgo, segundo Berman (2007) é, provavelmente, o projeto mais trágico da construção de uma cidade.

São Petersburgo significaria a entrada russa na modernidade, com a ocidentalização da cidade à maneira de Paris e Londres, mas conduzida com mãos de ferro pelo Imperador. As diferenças sociais eram, francamente, marcadas pela presença da nobreza, transferida à força de Moscou, dos militares e dos burocratas estatais com suas regalias e prerrogativas da preferência pelo uso e deslocamento dos espaços citadinos.

O Projeto Nevski é a expressão máxima do sonho petersburguense da utilização do espaço público e também da modernização da cidade. Nessa rua, havia a explosão da moda parisiense, do comércio em ebulição, do trânsito das senhoras e senhores da nobreza e burocratas estatais, juntamente com o deslocamento dos pobres e miseráveis da cidade, encantados com a imponência e luminosidade.

Nela, poetas e escritores russos, produziram diversos conflitos entre a nobreza e a pobreza, revoltas contra o Imperador. Mas o que se tornou mais significativo do Projeto Nevski, foi a constante procura de afirmação do homem do subterrâneo, conforme descrito por Dostoiévski, frente às imposições sociais para também poderem serem modernos.

Outra expressão do desejo trágico da modernidade foi a revitalização imposta por Robert Moses na cidade de Nova Iorque, a feição do Barão Haussmann: a destruição criativa.

Retirar a cidade do “atraso” e dar ares cosmopolita. Foi o trabalho hercúleo empreendido por Moses, abrindo a fórceps os espaços de trânsito pelos bairros, para atender o intenso fluxo automobilístico, foi umas de suas marcas.

Bairros inteiros foram degradados, deixados à margem do desenvolvimento prometido pelas construções monumentais inauguradas, aumentando o contingente de pessoas despossuídas, sem moradia ou referência dos lugares vividos e simbólicos. Convivendo com os entulhos deixados pelas construções das autovias e com a degradação dos bairros, marcas impostas pela aventura da modernidade de Moses.

A cidade destruída criativamente e reconstruída para tornar-se uma cidade para os Nova-iorquinos, transformou-se logo em uma cidade que excluía contingente significativo de moradores que deixaram de ter acesso à *City*, convivendo com a falta de políticas públicas e com a criminalidade crescente.

O sonho de tornar acessível a cidade a todos os moradores se tornou o pesadelo de produzir uma cidade sem cidadãos. O Bronx e o Harlem, para Berman (2007) constituíram-se no paradigma da tragicidade, da primeira metade do século XX, aquela que não escapou ao imperativo de “tudo que é sólido, desmancha no ar”.

As frequentes transformações experienciadas na modernidade, apresentadas em vários âmbitos como social, cultural, tecnológico, do conhecimento, geraram consequências nos modos de produzir, relacionar-se nas expectativas presentes e futuras, as quais Giddens (1991) considera resultantes de três fontes distintas, mas intimamente relacionadas nomeadas como: separação entre espaço e tempo, desenvolvimento de mecanismos de desencaixe e apropriação reflexiva do conhecimento.

A separação entre espaço e tempo configura-se em um dos grandes eixos orientadores da modernidade, por exercer uma ruptura com as vivências e experiências cotidianas, relacionais e de pertencimento da pré-modernidade. A ordem do tempo-espaço local sofre um abalo significativo frente à emergência de novos espaços e tempos de escalas variadas e homogeneizantes. Essa condição, segundo Giddens (1991), só consegue se tornar hegemônica nos fins do século XIX.

Giddens (1991) prossegue pontuando que a separação entre espaço e tempo se torna mais premente na modernidade, pois desconectando esses dois surge o esvaziamento do espaço e, por conseguinte, a separação entre espaço e lugar e a produção de lugares fantasmagóricos. Os lugares locais sofrem cada vez mais a penetração dos tempos e espaços distantes. A consecução do ausente como fenômeno organizativo do local tornou imperativo na construção e configuração das interações sociais, culturais, afetivas entre outras.

Esse fenômeno é possível frente ao formato universalizante dos tempos e espaços como a construção de mapas e horários globais. É nessa ordem que se constroem as relações locais. Mediadas pela globalização, tentam dar sentido aos processos de presença e ausência, construir uma confiança básica em sistemas abstratos, em fenômenos externos, que exigem contatos não apenas face a face. E mesmo esses, já são mediados não só pelos atores locais, outros ausentes se tornam presentes nas produções de subjetivações.

Arelada à separação entre espaço e tempo Giddens (1991) apresenta os mecanismos de desencaixe como o segundo fator inerente à modernidade. O desencaixe, segundo Giddens, é o deslocamento das relações produzidas em âmbitos locais para as produzidas em grandes escalas, de extensões indefinidas. É a reorganização das relações sociais por meio de grandes distâncias espaço-temporais. É uma tentativa de dar conta das interações locais através da roupagem das relações indiferenciadas.

Os mecanismos de desencaixe são subdivididos em três processos intimamente relacionados: fichas simbólicas, sistemas peritos e confiança. As fichas simbólicas são intercâmbios de sistemas, processos, símbolos, que não necessitam de características individuais ou grupais para se constituir. São exemplos dados por Giddens (1991) os meios de legitimação política e o dinheiro.

Os sistemas peritos, por sua vez, são os de excelência técnica como as novas tecnologias e as ciências ou as competências profissionais que dispõe desses recursos para produzir, utensílios, técnicas, conhecimentos que organizam os ambientes material e social aos quais vivemos. Juntamente com as fichas simbólicas, os sistemas peritos são mecanismos de desencaixe, segundo Giddens (1991), por remover as relações dos contextos imediatos.

Já a confiança consiste em atuar no mundo considerando os riscos dos processos envolvidos na produção de modos de viver, deslocar-se, relacionar-se, utilizar os meios técnico-científicos. Conseguir calcular as alternativas nesses processos é parte fundamental para a construção da confiança. É poder estabelecer relação com os mecanismos que engendram credibilidade, sejam pessoas ou sistemas. Os mecanismos de desencaixe são os referentes da concretização da modernidade.

A terceira fonte do dinamismo da modernidade é nomeado por Giddens (1991), como apropriação reflexiva do conhecimento: consistindo na produção sistemática de conhecimento sobre a vida social, engendrando um deslocamento da fixidez da tradição por meio da reprodução do sistema. Ela pode ser subdividida em quatro conjuntos: poder diferencial, o papel dos valores, impacto das consequências não pretendidas e circulação do conhecimento social na hermenêutica dupla.

O poder diferencial diz respeito à apropriação do conhecimento especializado por pessoas ou grupos específicos, geralmente aqueles que possuem os meios técnicos e econômicos; em relação ao papel dos valores há uma vinculação de valores e conhecimento empírico por meio de uma rede de influência mútua; no que se refere ao impacto das consequências não pretendidas.

Há uma transcendência das intenções da aplicação do conhecimento por aqueles que o aplicam; por fim no que concerne à circulação do conhecimento social na hermenêutica dupla. Há a ocorrência da transformação das circunstâncias da aplicação do conhecimento reflexivo no que tange à reprodução do sistema.

Junto aos mecanismos de desencaixe há os mecanismos de reencaixe, conforme pontua Giddens (1991), visando remodelar ou reconfigurar as relações sociais desencaixadas às formas e condições locais de tempo e espaço, por meio de compromissos com rosto e sem rosto. Essa dupla condição ocorre de forma a dar conta das tensões e arranjos produzidos pela modernidade. Os mecanismos de desencaixe podem atuar, tanto como suporte, quanto para abalar os mecanismos de reencaixe.

A confiança na modernidade e no que ela produz está vinculada à esperança de conseguir se mover num mundo que se desestabiliza constantemente e tenta se autossustentar. Um mundo em mudança contínua, em que tempo e espaço se distanciam, para em seguida, buscar se reaproximar. É a produção da confiança em sistemas abstratos, em relacionamentos sem rostos, impessoais à maneira dinheiro e do modo blasé de vida como propunha Simmel (2009).

A vida moderna é tratada por Simmel (2009) como a transformação e transferência dos conteúdos do conhecimento, da ação e da constituição dos ideais de fixo, substancial e duradouro para um estado de movimento e de instabilidade. Acrescenta ainda, que nesse novo modo de vida, os indivíduos renunciam de bom grado às verdades incondicionais, opostas a toda mudança, em troca dos processos que leva à transformação, ao conhecimento e correção constantes.

Um dos agentes propiciadores dessa mudança é o dinheiro. Responsável por produzir novos modos de vivências afetivas, cognitivas, relacionais, por transfigurar a relação do indivíduo com a propriedade, tanto material, quanto imaterial. Apresenta também, uma constante organização da racionalidade das trocas, da dinâmica e dos ritmos da vida, da organização urbana e transformação do tempo e espaço da cidade. Simmel (2009), afirma que essas mudanças ocorreram devido à indiferenciação e planificação possibilitada pelo dinheiro em relação ao valor das coisas.

Outra característica do dinheiro é sua ausência de qualidade, logo, não se constitui como um fator de diferenciação e personalização, podendo ser mediador de trocas e restituições de todas as coisas. Ele planifica as diferenças, cria uma unidade de medida à qual serve de baliza, de ponto de partida e de chegada, valorado sempre ao *quantum*, o que permite constituir seu caráter de impessoalidade, tornando-se assim mais incolor, aumentando sua circulação e garantindo a compra de coisas cada vez mais diversas.

O nivelamento, a indiferença, a racionalização, apresentados pelo dinheiro na cultura moderna, são elementos constituintes da emergência de uma nova forma de experienciar as frequentes mudanças e de lidar com o mundo em ebulição: a atitude *blasée*.

Simmel (2009) entende a atitude *blasée* como a elevação do dinheiro como denominador comum para todos os valores da vida. E se dá quando há a transmutação do que vale para o quanto vale. Para Simmel, o indivíduo que acredita ser tudo passível de ser pago, mediado ou valorado como dinheiro será inelutavelmente um *blasé*.

O processo planificador do dinheiro é fundamental para a construção do indivíduo blasé, por sofrer os mais variados estímulos incessantemente e necessitar manter a integridade psíquica diante de uma plêiade de ofertas, necessidades, interações, desejos, afetos, encontros, exigências. A alternativa para conseguir manter a integridade é o embotamento desses variados estímulos, nivelando-os, tornando-os uniformes, criando uma zona cinzenta, descolorindo a vida.

Simmel (2009) afirma que o *blasé* reconhece tais estímulos, mas precisa criar uma capa protetora – atitude de reserva – para poder viver na grande cidade. A forma de vida na impessoalidade se torna sua característica marcante.

A racionalidade, intelectualidade e o nivelamento das relações coadunam com os modos metropolitanos modernos de gerir a vida dos cidadãos. Garantir a ordem no caos urbano das grandes cidades, tornou-se urgente e necessário. Regular os espaços e o tempo, diferenciando-os e uniformizando-os, também são marcas presentes no mundo novo.

A metrópole moderna para Simmel (2009) é fonte de excitação dos nervos pelo ritmo de vida que ela provoca: acelerado, instável, meticuloso, intelectual. Considera haver relação intrínseca entre o modo de vida anímico produzido pelo dinheiro com o modo anímico das grandes cidades.

O perfil metropolitano de existência se aproxima da racionalidade cerebral e à figura do bolso (em sentido econômico), em detrimento do coração e as metáforas associadas a ele. A objetividade se torna eixo orientador da relação dos homens e das coisas, da natureza e da técnica.

Na metrópole, por seu caráter racionalista, o modo blasé e a reserva propiciam ao indivíduo o sentimento de liberdade e expansão, tanto interior, quanto exterior, extrapolando os limites físicos e constritores dos movimentos na urbe, irradiando para outras esferas como o cognitivo e o afetivo, com ressonâncias na individualização espiritual.

A grande cidade tornou-se o *locus* do cosmopolitismo, a convivência de vários mundos no mesmo lugar. O indivíduo sente-se em casa diante da multiplicidade de tempos e espaços, do fragmentário e descontínuo.

Em contraste a esse modo anímico de vida Simmel (2009) apresenta a cidade pequena e o campo como propiciadores de contatos próximos, orgânicos, marcados pelo ritmo mais lento e pautados pelos sentimentos nas relações. Há nele uma força coercitiva, que agrega e mantém os laços, onde a individualidade e a reserva não exercem força nas interações. Há aqui, uma permeabilidade na fronteira entre os membros da comunidade, por sua estreiteza de relações, o que permite serem cuidados e vigiados.

Uma vida nesses moldes seria inviável para um cidadão das grandes cidades, pelo constrangimento sentido, pela proximidade e pela força coercitiva de agregação vivenciados nas cidades pequenas. São dois modos distintos de viver na cidade na modernidade, opostos e complementares: o constrangimento sentido pelo metropolitano na cidade pequena e o excesso de estímulos e excitações dos camponeses na metrópole. *Córdis* e intelecto, individualidade e comunidade, trocas de produtos e trocas monetárias, ritmo acelerado e ritmo cadenciado são alguns dos produtos dessa dinâmica.

Essa separação de ritmos de vida, dos modos de produção das cidades e das experiências de espaço e tempo, descritas por Simmel (2009) na modernidade do fim do século XIX e início do século XX, ganha contornos muito diferentes nos fins do século XX com a emergência de uma nova forma de experienciar o espaço e tempo, a subjetividade, afetos, discursos, linguagem, símbolos entre outros.

A desconstrução e reconstrução das formas de vida, dos usos e fabricações de símbolos, linguagens e técnicas foi denominado por pós-modernidade e, conforme apresenta Harvey (2014) esse termo está carregado de questionamentos, quanto à sua legitimidade para descrever e explicar o mundo contemporâneo.

O modernismo argumenta Harvey (2014) – usando como referência um quadro formulado por Hassan – mesmo fazendo várias ressalvas em relação a ele, configura-se como um período em que predomina a centralidade, a grande história, a totalização, a razão, a centração, a obra acabada, a origem, o projeto entre outros.

É a busca da regularidade, da limpidez, da racionalidade e da fé na produção humana e em um futuro próspero e ordenado. A sociedade desejada é una e coerente, orientada pelas grandes narrativas, pelas instituições disciplinares, encarnadas nos tipos ideais para regular a vida e suas vicissitudes.

No polo oposto do quadro de Hassan, apresentado por Harvey (2014) estão as características do pós-modernismo, que dentre tantas, estão o acaso, a anarquia, o processo, a performance, a dispersão, a desconstrução, o rizoma, a superfície, o polímorfo, o andrógino, a indeterminação, etc.

Aqui a centralidade do sujeito dá lugar à descentração, a pluralidade, ao múltiplo, os grandes referentes da vida e da ordem social evaporam-se, as regularidades e continuidades são agora substituídas pelos modos esquizofrênicos, descontínuos de subjetivação. Há a passagem do indivíduo para o divíduo e o sujeito deixa de ser uno para ser fragmentado.

Harvey (2014) não acredita que essa dicotomia caracteriza efetivamente esses dois períodos. Ela é apenas um ponto de partida para pensar as transformações ocorridas nas últimas décadas do século XX em todos os âmbitos. O autor contrapõe essa dicotomia defendendo que, o pós-modernismo não se opõe às características da modernidade, na verdade ele nada e se esboja nas correntes da mudança e das transformações, mesmo que fragmentárias e caóticas.

Dentre todas essas transformações e mudanças, uma em especial é considerada por Harvey (2014) como o marco da ruptura entre o moderno e o pós-moderno. Trata-se da implosão do conjunto de prédios habitacionais Pruitt-Igoe, em Saint Louis em 1972, que fez ruir, cair por terra a máquina da vida moderna Le Courbiersiana, tornada inabitável e insustentável, pela sua arquitetura asfixiante de construções homogeneamente ordenadas, assépticas e sem vida, que impossibilitava trocas, arranjos e pertencimento dos habitantes. O empreendimento Le Courbiersiano se tornou uma máquina dessubjetivadora e inabitável.

A cidade moderna, para Harvey (2014) era projetada para se tornar uma estrutura única, fechada, acabada. Era vista como uma totalidade passível de ser manipulada e dominada. Já os arquitetos e planejadores pós-modernistas pensam a cidade como inacabada, incontrollável, caótica, aberta, onde os acasos se produzem e possibilitam formas múltiplas de interações, uma anarquia convulsionante. A cidade pós-moderna se configura como processo e a moderna como finalidade.

Os propósitos modernistas de pensar, construir e viver a cidade para Harvey (2014) eram planejados e desenvolvidos, para serem aplicados em larga escala, em amplitude metropolitana, racionais e eficientes.

Já os pós-modernistas pensam o projeto urbano, como um tecido fragmentado, em que o antigo e o novo se misturam, sobrepõem-se e o efêmero também é considerado, resplandecendo num ecletismo arquitetônico. Concebem ainda, ser impossível atuar sobre a cidade em sua totalidade, preferindo comandá-la por pedaços, em âmbito local.

O que é característico também da transição do moderno, para o pós-moderno é a mudança na forma e como o espaço e o tempo são concebidos, vivenciados, organizados. De um tempo regular, cíclico, repetitivo e por um espaço segmentado, recortado, objetivo, hierárquico que marcava os ritmos da vida para um tempo e espaço contínuos, fluídos, evanescentes, desfazendo as linhas demarcatórias entre local e global e suas configurações.

A compressão espaço-tempo, cada vez mais acelerada nas últimas décadas, é descrita por Harvey (2014), como um processo revolucionante, das qualidades objetivas do espaço e do tempo que, nos força a modificar radicalmente como representamos o mundo para nós mesmos. Há uma aceleração do ritmo da vida e uma mudança radical sobre como concebemos o espaço e o tempo, pode produzir um fenômeno caracterizado como supressão do espaço pelo tempo.

A velocidade como fio condutor da compressão do espaço-tempo, torna na contemporaneidade, um importante disparador para as conquistas e mutações locais e globais. No entender de Harvey (2014) aquele que for capaz de controlar o espaço poderá, como corolário, dominar a política de um lugar, como também, os meios técnicos, informacionais, econômicos, sociais, impondo os ritmos e fluxos para a acumulação flexível do capital e exercício do poder.

A tomada da velocidade como objeto de estudo e eixo orientador por Virilio (1996; 2014) é um importante disparador para pensar a contemporaneidade e suas transformações. Ela agora, torna-se a referente e organizadora dos modos de vida, dos processos sociais, políticos, relacionais, cognitivos, afetivos, subjetivos entre outros. Viver na velocidade se torna o imperativo ao qual estamos atravessados e impelidos nesse momento.

Virilio (1996), utiliza neologismos criados a partir do radical grego *dromos*, tais como dromologia e dromocracia, para definir o domínio da velocidade sobre outros processos. Estes neologismos são criados mediante a junção do radical *dromos*, significando corrida, curso, marcha com *logos* (estudo, palavra) e *kratos* (domínio, poder, governo). Para ele, há uma transposição do modo de exercer a política: da referenciada na democracia para a referenciada pela dromocracia. A velocidade se tornou objeto da política e geri-la, produzi-la, cerceá-la, passou a ser fonte de preocupação das sociedades contemporâneas.

A política da velocidade e a velocidade da política conjugam-se para produzir uma mobilidade incessante, um deslocamento vetorial, uma ditadura do movimento. Há uma lógica da desterritorialização, com consequente desinvestimento no mundo para um investimento crescente no vetor. Virilio (1996) chega até a dizer que o poder já não está mais em quem domina os meios financeiros, mas na velocidade por permitir o controle do movimento.

É possível traçar um paralelo entre as formas de vivenciar e exercer a velocidade, conforme aponta Virilio (1996). A princípio, elas parecem dicotômicas e antagônicas, mas são complementares e intrinsecamente relacionadas, trata-se do par Elite Dromocrática – povos esperançosos e Proletários – povos desesperançosos.

Aos primeiros são reservados a mobilidade ilimitada e o domínio dos meios técnicos para exercê-la e aos segundos é imputado uma despontencialização da mobilidade, uma desterritorialização forçada, produzindo uma inferioridade dos meios técnicos, até chegar à imobilidade.

Um exemplo das transformações e mutações dromológicas e dromocráticas é expressa nas constituições das cidades, mais precisamente, nas construções, reconstruções das ruas. Um ícone é a destruição criativa proporcionada pelo Barão Haussmann em Paris, deixando as ruas largas e retilíneas com o objetivo de gerir os movimentos das massas e dos oponentes.

Virilio (1996) acrescenta ainda que a rua se tornou uma via sinóptica de controle dos fluxos humanos e materiais, chegando o Estado, a confundir ordem social com controle da circulação. Não se admira o esforço hercúleo para o gerenciamento das ruas, com as proibições e regulações impostas, principalmente, quando se trata de aglomerações e controle do tráfego de veículos. A grande questão, no que concerne às ruas, é o problema da circulação, seus ritmos e fluxos. Parar ou estacionar é contraproducente por afetar o tráfego e o “livre” movimento.

O movimento dromológico para as massas na cidade, para Virilio (1996) passa da coação à imobilidade, para a coação à mobilidade. Fazer mover, circular é um dos mecanismos de controle políticos mais poderosos, por incitar o movimento dentro dos corredores de fluxos citadinos e intercitadinos, produzindo agregações e dispersões, acelerando ou reduzindo o ritmo da velocidade de marcha, de deslocamento, criando a “ditadura do movimento” em contraposição à liberdade de movimento.

O poder dromocrático consiste em poder decidir entre o mover e o não mover, em atuar sobre o espaço e tempo referenciado pela velocidade, que pode chegar à instantaneidade, transformando o lugar em não lugar, com a perda do espaço territorial pela governança do

tempo. É o desenraizamento radical dos espaços constitutivos, substituído pela lógica da corrida, do vetor, da mobilidade constante e incessante.

Tratando da lógica, espaço-tempo-velocidade, ou melhor, da sobreposição tempo-velocidade sobre o espaço territorial, Virilio (2014) afirma que a instantaneidade suplantou outras formas de experienciar o espaço-tempo, criando uma atopia que liquida os lugares físicos e que o mundo contemporâneo transmigrou do aparente para o transparente, criando uma crise na noção de dimensão, indo da estética das imagens estáveis à estética das imagens instáveis. O ver e perceber sofre uma fratura significativa com o achatamento dos espaços, dos relevos e das perspectivas.

Virilio (2014) postula ainda, ser os regimes de visibilidade impostos pela lógica da distância-velocidade, medidos não mais pelos sistemas cronométricos, mas pelos cinemométricos os dominantes e causadores da crise de representação, pois o imagético, o transparente, assume as rédeas da organização espaço-temporal, mediado pelo regime de luminosidade e profundidade próprios do cinema. É a velocidade e instantaneidade quem determina as recomposições dos processos metabólicos (imagens mentais e oculares) e tecnológicos, virtualizando as experiências e representações.

A virtualização também está presente nas cidades contemporâneas, mediadas pelo regime de visibilidade produzido pela velocidade-instantaneidade, que rompe com o tempo cíclico, como a dicotomia noite-dia, e com os espaços segmentados (quarteirões, bairros). Ela, agora, é mais uma representação, uma imagem de uma cidade, que propriamente uma cidade real, ela é uma fantasmagoria.

A cidade, na proposição de Virilio (2014) já não guarda mais as regularidades e os controles de entradas e saídas, dos pórticos. Está sob a vigência do espaço-tempo tecnológico, que visa a abertura e fluidez das trocas, estando atravessada por uma variedade de agentes externos que impõe uma dinâmica diversa da vivida no local, transmutando o ritmo de vida, dos afetos, das relações e da experiência com os lugares. Há uma sobreposição de tempos e espaços e esvaziamento do lugar.

É característico da cidade da velocidade, da dromocracia, conforme aponta Virilio (2014), o controle dos fluxos populacionais e de sujeitos dissonantes do ritmo dromológico imposto, necessitando utilizar estratégias para gerir a mobilidade e o trajeto, que consiste não mais em encarcerar, isolar. Trata agora, de interceptá-los em seu trajeto, mediante os recursos tecnológicos disponíveis de visibilidade instantânea.

Os alvos privilegiados são segundo Maffesoli (2001) os vagabundos pós-modernos, por não se movimentar em direção ao imóvel, ao inerte, por estar orientado sempre pelo

trajeto, preferindo o movimento não regulado, não se encaixando nos trilhos da sociedade dromológica, construtora de espaços de fluxo, ou nos dizeres de Augé (2012), de não lugares.

A nova roupagem do tempo, espaço e do indivíduo na contemporaneidade é objeto de estudo de Augé (2010; 2012) ao recorrer à antropologia para dar conta dos fenômenos complexos, que ocorrem preponderantemente nos ambientes citadinos.

Propõe-se não só descrever, mas analisar como as sociedades complexas e suas interações produzem modos de experienciar a mobilidade e a individualidade, de viver em espaços de trânsito, mediadas por figuras de excesso, de superabundância, características da sobremodernidade ou supermodernidade em contraposição à pós-modernidade.

Augé (2012) considera a supermodernidade como o lado cara (positivo) da moeda e a pós-modernidade o lado coroa (negativo). Para ele a pós-modernidade é descritiva e indica ruptura com a modernidade gerando uma crise no sentido de presente.

Já a supermodernidade, é analítica, busca dar sentido ao presente mesmo frente às figuras de excesso, que a caracteriza como a superabundância factual, espacial e individualização das diferenças que correspondem às transformações das categorias de tempo, espaço e indivíduo.

A primeira das três figuras de excesso da supermodernidade, conforme Augé (2012) é a superabundância factual. Caracterizada pela aceleração da história por meio de um excesso de informações, de um tempo sobrecarregado de acontecimentos, que obstaculiza tanto o presente, quanto o passado próximo, estendendo a memória coletiva, genealógica, histórica dos indivíduos e criando sensações de que a História cruza com sua história pessoal. É a intenção de tornar inteligível, dar sentido ao mundo no tempo presente.

A segunda figura de excesso da supermodernidade, para Augé (2012) é a superabundância espacial. O excesso de espaço paradoxalmente se dá pelo encolhimento do planeta, pela mudança nas escalas e nas distâncias, pelo aumento de velocidade dos transportes, meios de comunicação, satélites e pela criação dos não-lugares, vias de trânsito e acesso rápido.

A simultaneidade dos fatos e a crescente mobilidade, tanto física, quanto cognitiva, juntamente com a produção de imagens também são possibilitadores dos excessos espaciais. Há vários espaços se sobrepondo e interconectando, afetando diretamente os sujeitos.

A terceira e última figura de excesso da supermodernidade, proposta por Augé (2012) é a individualização das referências. O indivíduo, nesse processo, acredita ser o centro do mundo, tomando a si como referência para interpretar as informações recebidas.

Há uma perda das referências coletivas, com consequente enfraquecimento destas, e uma exacerbação do individualismo, tornando ilusória, mas necessária à produção individual de sentido. A individualização produzida não garante a construção de referentes identitários.

Como signos da perda dos referentes identitários, na supermodernidade, estão os não-lugares, estes com excesso de tempo, espaço e individualidades, onde o trânsito, a mobilidade, da aceleração dos ritmos vitais, as parcas ou inexistentes trocas afetivas e simbólicas constituem a tônica dos movimentos e das relações com o espaço, com o tempo e com outros indivíduos.

Os não lugares, na proposição de Augé (2012) são aqueles não identitários, relacionais ou históricos. Estão na lógica do descontínuo, do provisório, do efêmero, do transitório. Não há a possibilidade de criação de sentimento de pertencimento, de vinculação ao lugar pela impossibilidade de construir laços, rotinas, etc. A função dos não lugares é fazer mover, deslocar, transitar, dado sua fluidez e brevidade como os aeroportos, rodoviárias, shoppings, autoestradas entre outros.

Em contraposição aos não lugares Augé (2012) propõe que há o lugar antropológico: identitário, relacional e histórico. Remete aos lugares significativos, afetivos e simbólicos, produtores de sentidos e constituidores de referentes e fonte de estabilidade e identidade. É aquele que simbolicamente se pode voltar, é o lugar de segurança como o local de nascimento e moradia, os lugares sagrados, monumentais, demarcam fronteiras, entre outros. É importante pontuar que lugar antropológico e não lugares não são excludentes, e não existem em sua forma pura. Eles são polaridades fugidias onde os não lugares não se realizam em plenitude e os lugares antropológicos nunca são apagados completamente.

Continuando com a proposta de analisar os processos contemporâneos da sobremodernidade ou supermodernidade Augé (2010), dedica um livro para tratar da antropologia da mobilidade, postulando ser importante considerá-la em diversas escalas e contradições. Pensar a mobilidade na contemporaneidade, para o autor, é aprender a repensar o tempo e o espaço na complexidade das demandas que se apresentam no cotidiano citadino.

Retomando a mobilidade no espaço sobremoderno Augé (2010) considera ela permanecer um ideal inacessível a grande parcela da população, mesmo sendo condição primeira para a apreensão concreta da vida social e uma educação real. Já no que concerne à mobilidade no tempo, esta possibilita aprender a história e se deslocar no tempo, com o olhar direcionado para o presente com vistas à conquista da liberdade, tanto de espírito, quanto corporal.

Levar em consideração a mobilidade na sobremodernidade para Augé (2010) é pensar a questão da fronteira como paradigma, como eixo orientador. Ao contrário do que se possa imaginar, que as fronteiras se diluíram na contemporaneidade, o autor sustenta que as fronteiras jamais desfazem, elas se redesenham, transformam-se. Entender como elas se constituem e reconstituem é importante para pensar a globalização, a mundialização, a localização e as construções de barreiras entre os países ricos, pobres e emergentes e entre as barreiras produzidas nos espaços citadinos.

Pensar as fronteiras também possibilita discutir o processo de urbanização nas últimas décadas e suas feições de cidade-mundo, como propõe Augé (2010). As cidades congregam o global e o local, uma superposição, de espaços e tempos e um redesenho constante, de fronteiras em seus espaços, como a construção de bairros privados ou privatizados, superprotegidos, até mesmo aqueles que escapam ao controle estatal. A cidade-mundo está mediada principalmente pela tecnologia e pelos fluxos que dela entram e saem.

O processo de urbanização, conforme Augé (2010) também está atrelado às definições das fronteiras e sua gestão das fraturas sociais, de lidar com o problema do *habitat* e da pobreza urbana, das interações do centro e periferia, considerada como a fonte da miséria, criminalidade, desemprego, subabitação. É dar conta de propiciar a livre economia liberal, a circulação de bens, mensagens, ideias e da massa de pobres e desvalidos que buscam forçar a alteração das barreiras impostas.

A mobilidade na contemporaneidade, segundo Augé (2010) também é um processo que redefine a política de circulação humana, para incitar o movimento e torná-lo compulsório. Atuar para produzir mobilidade e imobilidade, são arranjos engendrados por essa política. No entanto, ela segue a lógica de possibilitar a uns, o livre exercício do movimento e a outros, o cerceamento ou a imposição deste.

Por fim, Augé (2010) enfatiza que, o nomadismo na sobremodernidade não guarda relação com o nomadismo estudado pelos etnólogos. No primeiro caso, é um nomadismo calcado na desterritorialização e no individualismo, enquanto no segundo caso, o nomadismo está vinculado ao sentido de lugar e território, tempo e retorno.

A errância e o nomadismo são os temas centrais do debate e das argumentações propostas por Michel Maffesoli (2001) no livro “*Sobre o nomadismo: vagabundagens pós-modernas*”, considerando estes como fundadores e elementares da constituição e questionamentos de sociedades, instituições, grupamentos, individualidades, entre outros. Considera a errância intrínseca a constituição do sujeito, da qual ele não pode se dispor. Está inscrita, por assim dizer, em sua carne e em sua subjetividade.

Maffesoli (2001) chega a dizer que há uma pulsão da errância que incita o sujeito a estar simbólica, subjetiva ou corporalmente em movimento. É o desejo de evasão, de sair rumo ao desconhecido, ao novo, que impera. Este é o elemento fundador que coloca a errância no centro da questão humana. É estar atento a uma perfeição que virá, apostando num pensamento que considere a pluralidade, o erro, o outro, o heterogêneo como referentes na busca do equilíbrio, que repousa sobre a intuição da impermanência das relações, das coisas e dos seres.

A errância tem algo de lúdico, de trágico, de afetuoso, ao mesmo tempo, em que possui algo de inquietante, de subversivo, de contestador. É nesse paradoxo que ela se compõe. A errância, segundo Maffesoli (2001), é constituidora de liberdade, seja de pensamento, de costumes ou de atitudes, por possibilitar o esmaecimento e transposição de barreiras, que buscam constranger o movimento. Outro ponto importante a se considerar, diz respeito ao caráter referencial da errância frente ao sedentário. É a partir dela que nos orientamos e não o contrário.

Maffesoli (2001) ao tratar desse caráter da errância, apresenta uma espécie de “dialética da errância”, ao sustentar que tudo que é móvel tende a se ossificar, aquilo que em um momento é anômico, em outro se torna canônico, é um jogo entre a mesmice e a alteridade de si. Mesmo ocorrendo esse movimento, que leva do anômico ao canônico, a errância guarda essa força inalienável de desestabilizar o instituído, quando ele se torna opressivo e limitante, sedentarizante e imobilizante.

A errância e o nomadismo, para Maffesoli (2001) são antitéticos aos Estados Modernos, por eles atuarem no sentido de sedentarizar, domesticar os sujeitos, seus afetos, trajetos, fixando-os em territórios, criando estratégias para restringir o retorno ao modo arcaico de vida: do movimento sem compromisso. Para o autor, o mote do Estado moderno é fixar, tendo como ideal de poder a imobilidade absoluta, já que fixar é garantir a possibilidade homogeneizar e dominar.

Não surpreende, conforme Maffesoli (2001) o desconforto e a desestabilização causada pela figura do vagabundo e a violência empreendida sobre ele no século XIX. O vagabundo representava, e representa, o erro, a fratura na lógica homogeneizante e sedentarizante, imprimida pela racionalidade iluminista, bem como, a ameaça de retorno do desejo de evasão, de subversão ao instituído, a desconsideração das barreiras postas e impostas, a desagregação da sociedade e da política de dominação pela imobilização.

O vagabundo [e o viajante], por sua vida eminentemente errante, sua resistência em se adequar aos parâmetros modernos de sociabilidade, além de estar sempre nos forçando ao

encontro com o caráter fundante da errância se torna para Maffesoli (2001) uma “ave de passagem”, devendo ser acolhido, mas dentro de certos limites, geralmente aqueles que restringem o contato e sociabilidade.

Maffesoli (2001) vincula ainda o viajante [e o vagabundo] à figura do estrangeiro descrita por Georg Simmel, aquele que é do lugar, sem efetivamente sê-lo, aquele que é estranho ao lugar que pertence ou que está no momento. O estrangeiro é o arquétipo da transitoriedade, do sujeito que está de passagem, que não consegue fixar raízes, é um ser que está em suspenso, que gera afeto e aflição, estando entre o desejo de acolhida com o temor do desconhecido. O estrangeiro é como o passante nas metrópoles contemporâneas, em trânsito permanente.

O passante é outra figura que Maffesoli (2001) vincula ao vagabundo. O passante, ou o passeador de Walter Benjamin, aquele que anda sem destino certo, apenas pelo prazer de andar e aproveitar o desenrolar dos acontecimentos e das paisagens que se descortinam nas ruas da cidade, num ritmo bem diverso de exigido pela metrópole moderna – lento e compassado – torna-se um resistente por exercer o ócio dentro da lógica do trabalho, por viver a errância, o nomadismo e a itinerância em meio ao sedentarismo.

1.1.2 Usos e andanças na cidade

A cidade, desde a modernidade, recebe e produz várias figuras, desde as que aceitam e proclamam os modos sedentários de vida até as que vivem em trânsito – lento ou acelerado – deslocando ou deslocados pelos espaços citadinos, desestabilizando ou remetendo ao caráter fundador da errância, o certo é que o palco principal que se descortinam o espetáculo do caminhar, do viajar, do vaguear é a rua. Ela se tornou o lugar “*prima face*” do exercício das resistências e das permanências, de apropriação ou de espetacularização dos espaços citadinos.

A rua desde a consolidação das cidades modernas se tornou o motor e o vetor do desenrolar da mobilidade na cidade. É na e pela rua que ocorre ainda mobilizações, afetamentos, deslocamentos constantes, paragens, desvios entre outros. A rua era o referente para a sociabilidade, era a expressão do público e fonte de enlaçamento afetivo.

Com as transformações ocorridas na supermodernidade (AUGÉ, 2010; 2012) ou pós-modernidade como postula Harvey (2001) produziu uma fratura nessa sociabilidade, modificando, radicalmente, a relação do homem com a rua, agora ela se tornou uma linha que liga pontos, é lugar de passagens, cada vez mais veloz.

A rua hoje serve ao trânsito, ao fluxo vertiginoso de veículos, mercadorias e pessoas, com mudanças significativas para atender esses fins como alargamento da via, estreitamento e retirada de objetos da calçada, com a finalidade de desobstruí-la para dar curso à livre circulação. Ela se torna a expressão do capitalismo contemporâneo. É uma via para o consumo e para o descarte.

Mesmo com a lógica de circulação, do privilégio para os automóveis e da restrição de paragens e contatos prolongados dos cidadãos, buscando torná-los efetivamente transeuntes (passageiro, transitório), ainda há lugares passíveis de encontros, de permanência, de trocas e de enfrentamentos. São tentativas de usos e reconhecimento da rua como espaço de constituição subjetiva.

A rua como espaço de constituição de subjetividades e modos de vida, encontramos na obra de João do Rio (2013) intitulada “*A alma encantadora das ruas*”, onde o autor realiza um elogio à rua. Nessa obra o autor eleva a rua ao estatuto de vivente, nascendo, modificando, morrendo, construindo tipos urbanos, modos de vida, vidas e mortes, enfim, a rua tem alma: uma alma encantadora, mesmo atravessada pelas transformações impostas por Pereira Passos na Capital Federal (Rio de Janeiro) no início do século XX.

Pereira Passos, à maneira do Barão Haussmann, tornou-se adepto da destruição-criadora, imprimindo uma transformação radical à cidade do Rio de Janeiro. O propósito foi destruir toda representação do tradicional, do antigo e construir um mundo novo para colocar a cidade nos rumos da modernidade.

Um dos alvos foram as ruas, tornando-as alargadas, retilíneas, mudança de pavimentação para garantir a circulação dos veículos na capital. João do Rio se insurge contra essa transformação acelerada da cidade, da destruição ou remodelação das ruas, e consequente morte da sociabilidade dos cidadãos nelas e também por desprezar o encanto e alma da rua.

A rua encanta os pedestres e convidam a vaguearem por elas para experimentar suas nuances, suas alegrias e mazelas, é percorrendo-as que se apropriam as venturas e desventuras cidadinas, as tensões e peculiaridades. A rua, segundo João do Rio (2013) é um dos referentes de produção vida na cidade e possui alma. É, a rua, considerada um ente vivo, com característica, estilo, “filosofia”, organização próprios.

A rua ganha estatuto de humanidade, é viva, é a expressão da cidade, guarda mistérios e fantasias, propiciam encontros e desencontros, deixam-se mostrar ou se escondem, como também atua na produção de modos de vida de seus habitantes. Cada rua tem sua peculiaridade: tem a rua alegre, a taciturna, a perigosa, etc. Devido à variedade de tipos, segundo Do Rio (2013) chega a ocorrer conflitos entre elas.

João do Rio (2013) continua tecendo sua defesa em favor da rua construindo uma relação com a estrada. A estrada é criadora do homem social, o caminhante de percursos sinuosos, o longo caminho que liga localidades pelas quais diversos tipos humanos se agrupam e transitam.

A rua, para este autor é a civilização da estrada, nascendo onde morre a estrada, deixando de ligar longos caminhos para ligar proximidades e também por aumentar sobremaneira os tipos humanos, agora tomados pela feição urbana, ela se torna a referência na constituição da cidade e também parte de nosso investimento afetivo, constituindo também nosso campo perceptivo.

A mudança de perspectiva em relação à mobilidade humana, da estrada para a rua [e rodovias], modificou também a velocidade dessas, principalmente, com o surgimento de artefatos técnicos e tecnológicos desde a construção de automóveis até a remodelação das cidades e vias, modificando também o corpo humano nesse entrelaçamento de técnicas, tecnologias e mobilidades.

As formas de utilização das vias para deslocamento podem produzir modos diversos de interação e vivência com os espaços citadinos conforme a velocidade estabelecida. A locomoção rápida, dentro de automóveis, pode esconder as nuances das vias, bem como, evitar o contato direto com as vozes, odores, calores, contatos e atritos com outros. Andando a pé são mais lentos e tem uma percepção diversa dos espaços citadinos, mais próxima e corpórea.

Para traçar um itinerário sobre as diferenças de velocidade consideraremos uma proposição de Certeau (2014) sobre dois modos distintos de relação com o espaço e dois polos da experiência na constituição dos modos de fazer, conhecer e viver a cidade: os percursos ou itinerários e os mapas.

Nos percursos há uma série discursiva sobre as ações, relatos de onde passar, lugares de referência; já nos mapas há uma descrição redutora e totalizante das observações, aqui as referências são outras, são os traços, os gráficos, as representações dos espaços por linhas e quadros, retângulos, curvas e retas.

Os fazeres na cidade, para Certeau (2014) se dá nessas duas perspectivas, mas nos últimos séculos o mapa ganhou primazia em detrimento dos percursos. O discurso foi substituído pela métrica, pelo esquadrinhamento. Esse deslocamento e primazia modificaram os modos das pessoas se relacionarem, deslocarem e perceberem os espaços: de mais relacional para mais racional e topográfico.

Os fazeres na cidade e as trajetórias produzidas ou impostas também possuem relação direta com duas proposições descritas por Certeau (2014): estratégia e tática. São duas lógicas diferentes, mas interatuantes. Uma mais ligada ao campo do hegemônico, do tecnocientificismo, “o lado forte” da díade, a outra mais ligada às práticas cotidianas, a subversão, aos arranjos temporários, “o lado fraco” da díade.

A estratégia no entender Certeau (2014) é a manipulação das relações de força para tornar possível um sujeito de querer e poder ser isolável. Intenta separar, repartir, criar hierarquias, racionalizar. Visa também criar um lugar central de onde possa gerenciar as relações com o externo (circundante) a fim de lidar com seus alvos ou inimigos. Nesse caso, com as pessoas em itinerância, com as políticas de mobilidade e com o uso dos espaços urbanos.

A tática para Certeau (2014), por sua vez, não se propõe manipular relações de força com o intuito de tornar um sujeito do querer e poder isolável. Ela não visa totalizar, criar um projeto global, menos ainda separar e tornar o outro visível e objetivável. Está no campo do heterogêneo e do transitório, atuando com astúcia nas brechas das estratégias para criar novos usos do instituído. É a arte do fraco de fazer frente ao forte, ao hegemônico.

A tática é própria do homem ordinário, ou como denomina Certeau (2014), os praticantes ordinários da cidade, pessoas comuns, anônimas, “sem qualidades”, caminantes, pedestres, fazendo usos corporais, viscerais, das trajetórias e dos espaços citadinos. Não há atores ou expectadores na complexa rede de fragmentos de percursos feitos, desfeitos ou refeitos, numa multiplicidade de composições e produções de histórias cotidianas.

Os espaços urbanos, as formas de concebê-los, descrevê-los, experienciá-los, poder usá-los, deixar usá-los ou restringi-los dizem muito das estratégias e das táticas utilizadas pelos integrantes e visitantes da cidade. Para se manter a ordem, o controle, a pureza, a racionalidade ou transmutando os lugares, dando sentido diverso do original, ressignificando os usos dos espaços.

Alguns dos personagens a tentar fazer uso diverso dos espaços e lugares urbanos, foram o trapeiro e o *flâneur*. Benjamim (1995; 2015) ao realizar um estudo da modernidade utilizando como referência Charles Baudelaire, encontra nessas duas figuras as expressões típicas do novo tempo surgido.

Eles são vistos como heróis por Baudelaire, assim como tantos outros, como os apaches, os dândis, as prostitutas, as lésbicas, etc. O heroísmo deles está, justamente, em conseguir viver na modernidade, viver sua vida mundana e poder usufruir as mudanças

produzidas pelas metrópoles. O heroísmo também consiste na possibilidade de anonimato de seus modos de exprimir suas facetas.

Para Benjamin (1995; 2015) o trapeiro como signo da modernidade aparece com o surgimento da valoração de um objeto, até então desprezado – o lixo. São trabalhadores recolhendo os descartes do capitalismo e vendendo a intermediários, a preços módicos. São homens em trapos, recolhendo os restos ejetados pela cidade, para deixá-las limpas.

O *flâneur*, por sua vez, conforme Benjamin (1995; 2015) não recolhia os restos da cidade, mas recolhia e catalogava vivências, espaços, passagens. Era o homem contestador do dinamismo excessivo da cidade, preferindo o ritmo lento de vida, necessitando de espaço e privacidade, mas diferentemente do basbaque está de plena posse de sua individualidade. Já o basbaque é absorvido pelo espetáculo da cidade, perdendo o domínio da sua individualidade e tornando-se um ser impessoal.

A *flanerie* foi um dos processos inspiradores para entender as andanças pelas cidades, criando movimentos em defesa das deambulações e experimentos diversos dos espaços citadinos, entre eles um se destaca por orientar a construção teórica e prática do entendimento da relação homem-cidade, sobretudo, as transformações arquitetônicas para atender às necessidades humanas, ou melhor, a busca de uma cidade para humanos. Esse movimento é denominado Situacionismo.

O movimento situacionista, conforme pontua Jacques (2003) foi criado do Guy Ernest Debord, em meados da década de 1950, e propunha repensar o modo de vida na cidade, incluindo a arquitetura. Eles, juntamente com outras pessoas de várias áreas do saber como arquitetos, cineastas, sociólogos, criaram a Internacional Situacionista com o fim de produzir novas experiências na cidade e também teorias para combater a espetacularização crescente, pela qual as cidades estavam imersas.

O objetivo era construir uma experiência urbana, mais corporal e mais lenta, sem itinerários pré-definidos e também tentando resgatar lugares “esquecidos” pelo espetáculo citadino da “nova arquitetura”, ancorada nos ensinamentos de Le Corbusier e o modernismo arquitetônico.

A crítica também residia nessa nova transformação técnica e tecnológica produtora da espetacularização, impedindo o sujeito de produzir ambiências, um sujeito afetante e afetado pelos espaços citadinos. Esses espaços citadinos tornaram-se transparentes e imagéticos, não relacionais. A crescente aceleração da vida urbana e as novas formas de viver na cidade modificou o estatuto dos citadinos de caminhantes para passantes, transeuntes.

Os situacionistas buscavam, com o movimento, retomar a cidade para os sujeitos, torná-la viva. Para tanto, criaram um método/procedimento de estudo e vivência da cidade e de seus espaços chamado Psicogeografia e uma técnica de apropriação desses espaços, denominado de Deriva.

A Deriva consistia, basicamente, em sair a pé por ruas de qualquer cidade, construções, praças, monumentos apropriando das várias nuances produzidas nesses espaços. Desde um ramo nascido numa greta da parede, um lixo na calçada, uma pessoa dormindo na rua, a disposição das luminárias até a formação dos prédios, as interconexões das ruas, etc.

Percorrer a cidade é uma ação intencional e visa uma experiência interventiva e ordenada da cidade ou como propõe Debord (1957/2003) visando atender dois componentes interatuantes: o cenário onde a vida se desenrola e os comportamentos provocados e modificadores desse cenário. Como modo de produzir tais processos, recorre-se à pesquisa psicogeográfica e a deriva.

A pesquisa psicogeográfica para Debord (1957/2003) destina-se ao estudo das leis e efeitos do meio geográfico, construídos, planejados ou não sobre o ser humano, principalmente, sobre a afetividade, mas não podemos deixar de destacar a cognição e outros processos subjetivos envolvidos. Ela tem como pressuposto a observação ativa das aglomerações urbanas e a formulação de hipóteses sobre a estrutura urbana.

O objetivo dos situacionistas, além de estudar os efeitos da cidade sobre o comportamento dos sujeitos, era produzir sobre esse meio citadino, efeitos e modificações recorrendo à psicogeografia e a deriva como ferramentas de intervenção, modificação e criação de ambiências variadas. As intervenções consistiam em geral em exercícios realizados sempre a pé e sem rumo definido ao encontro das ambiências, entendidas como os lugares ou situações produzidos intencionalmente ou não para as experiências urbanas.

Essas experiências urbanas podem ser de três maneiras diferentes conforme aponta Jacques (2012): flanâncias, deambulações e derivas, com seus correlativos: desorientação, lentidão e incorporação, produzindo três modos de percorrer a cidade e de se relacionar com os espaços urbanos. O fator primordial nesse processo, diz respeito à divergência dos modos contemporâneos de apropriação dos espaços urbanos – ancorados na velocidade, na passividade – é um deslocar a pé e de contato ativo com os espaços e lugares.

Retomando as tríades constitutivas, passamos a descrever sinteticamente cada uma das categorias, para melhor entendimento dos processos de experiência possíveis na cidade. O primeiro momento, segundo Jacques (2012; 2005), é a flanância: termo derivado dos escritos

de Baudelaire e presente também em Benjamin ao elevar o *flâneur* como personagem típico da modernidade.

O *flâneur* era o caminhante da cidade, apreendendo todos os detalhes da vida urbana, conhecia as passagens, os labirintos, mas esse caminhar seguia outra ordem: era mais lenta e despreocupada. O tempo para o *flâneur* seguia outra lógica, não a da racionalidade emergente na modernidade. Essa experiência pode ser caracterizada como a da multidão e do anonimato.

O segundo momento, de acordo com Jacques (2012; 2005) caracterizado como deambulações, é fruto das ações dos dadaístas e surrealistas, organizadores excursões urbanas a lugares inusitados e banais de modo aleatório como cemitério, construções, terrenos baldios entre outros, com o intuito de conhecer e reconhecer espaços inusitados e inusuais. A experiência produzida nesse momento foi a do estranhamento e da fugacidade.

O terceiro momento para Jacques (2012; 2005) configura-se como as derivas produzidas pelos situacionistas como um modo de andança voluntária pelas ruas e também como uma crítica contundente ao urbanismo moderno, era uma procura de reconexão do sujeito com a cidade. A cidade deveria servir à experiência humana. O objetivo dos situacionistas era produzir uma experiência de participação e jogo.

Em relação aos modos de percorrer a cidade, caracterizados por Jacques (2012) como modos corporais de apreensão e compreensão da alteridade urbana, eles podem ser tratados como experiências conjugadas, pois elas não ocorrem isoladamente nas andanças urbanas, elas se compõem e recompõem. Para efeitos didáticos trataremos sinteticamente cada uma.

A desorientação está intimamente ligada ao perder-se na cidade, à quebra da lógica, da ordem e controle, como forma de aproximação da alteridade urbana. Já na lentidão há uma recusa à velocidade produzida pela modernidade e também pelos tempos atuais, a relação entre homem lento e cidade se dá por meio da corporeidade através do errar pela urbe. Por fim, a incorporação diz respeito à recusa a virtualidade e a imaterialidade, uma recusa à espetacularização citadina. É uma ação imanente ligada à materialidade física ocorrendo na maioria dos casos, quando o sujeito está em movimento do tipo lento (JACQUES, 2012).

Esses processos foram produzidos por arquitetos, cineastas, literários e outros movimentos, mas é importante ponderar que eles ultrapassam essa esfera e é vivido e construído por outros atores, mesmo que não intencionalmente, como as pessoas em situação de rua, trecheiros e andarilhos, caminhantes ou por outros itinerantes não vinculados a algum tipo de movimento intelectual ou acadêmico.

1.1.3 Modos de subjetivação contemporâneos: sujeito e movimento

A forma do sujeito na contemporaneidade de vivenciar, experienciar e se produzir na relação com o espaço-tempo, consigo mesmo e com os outros, com as técnicas e tecnologias, poder traduzi-las, significá-las, expressa uma nova dinâmica e um novo modo de se viver e se reconhecer no mundo. Um mundo com novas matizes, roupagens, velocidades, subjetividades, etc.

Os acontecimentos e as maneiras de viver ganham, na contemporaneidade, tonalidades próprias em determinadas esferas, reatualiza-se como decalques, bricolagens dos modos de vida praticados da modernidade, em outros aspectos podendo também ocorrer às maneiras de fazer no cotidiano, próximas e análogas aos da modernidade. A contemporaneidade se constitui e se materializa nessa complexidade de arranjos e de produções.

Em uma leitura de David Harvey (2001) o sujeito na contemporaneidade vive nos modos de organização da sociedade pós-moderna, cujo o símbolo de ruptura descrito por ele, foi a demolição da estrutura predial moderna no início da década de 1970, em que o modelo de racionalidade asséptica, homogeneizante, enclausurante, que foi se desvanecendo e se tornando insustentável.

Em seu lugar foi-se erguendo e se organizando uma sociedade pautada no descontínuo, no fragmentário, no descentrado, na abertura, etc. A característica deixa de ser da grande narrativa, da obra acabada para a pequena narrativa e do processo. Essa dinâmica conforme Harvey (2001) vai produzindo um sujeito polimorfo, descentrado, rizomático e mutante. Vai se constituindo um sujeito desenraizado, ancorado no movimento e no transitório.

O modo de vida na contemporaneidade, sob os auspícios da pós-modernidade para Harvey (2001) não se dá de maneira dicotômica, com a superação de um modo pelo outro. O pós-moderno não substitui o moderno, ele se esposa, decalca e reconfigura modos de viver e se organizar próprios da modernidade, dando novos sentidos aos já estabelecidos.

Para o autor há a convivência na contemporaneidade de modos de viver e fazer no mundo, tanto sob o paradigma da pós-modernidade, quanto da modernidade. Nessa senda, o modo de subjetivação do sujeito, contemporâneo, carrega essas duas marcas: de um sujeito vivendo no movimento, na descontinuidade, na provisoriidade, mas que também pode se referenciar nos modos de vida baseados na centralidade, na fixação, no durável, porém é necessário fazer um ressalva: mesmo os modos de subjetivação se dando nessas duas vias, o pós-moderno se sobrepõe.

Em outra vertente de discussão sobre os modos de subjetivação na contemporaneidade Bauman (1999) considera o movimento, a mobilidade, como o referente da vida, colocando-a não como uma escolha, mas como um imperativo ao qual estamos submetidos. Todos nós de alguma forma ou em diferentes graus estamos sob o manto da velocidade e somos atravessados por ela.

A forma em que estamos submetidos e/ou atravessados é diferente a depender do sujeito e de sua posição social. Por mais que ela produza modos de subjetivação, eles não se dão na mesma perspectiva, na mesma configuração, de maneira uniforme e linear. A maneira como cada sujeito vive, experiencia, acessa, usa ou como ela é disponibilizada, estimulada, cerceada, negada ou imposta diz muito sobre as organizações subjetivas dos sujeitos atravessados por ela.

Bauman (1999) usa como figuras paradigmáticas para tratar da mobilidade e das formas de acesso, negação ou imposição; o turista e o vagabundo. O modo de vivenciar e experienciar a mobilidade pelo turista, livre das amarras sociais e econômicas, incentivados a se deslocarem pelos lugares sem restrições, vivem conforme o autor, no tempo. Já o vagabundo vive e experiencia uma mobilidade cerceada, vigiada e, em muitos casos, imposta. Ao vagabundo é reservado o espaço, porém esse é um espaço regulado.

Outra distinção realizada por Bauman (1999) é que o turista se torna o sujeito do global e o vagabundo do local, limitado por suas condições e pelas racionalidades dos turistas que tentam a todo custo anulá-los. No entanto, os vagabundos encontram saídas para exercer a mobilidade, mesmo a contragosto dos turistas. Se produzir e ser produzido, subjetivar-se nesse contexto de mobilidade é uma das feições do se constituir no contemporâneo.

Em se tratando da velocidade como modo de produzir subjetivações na contemporaneidade, referendamo-nos em Paul Virilio (2014, 1996) ao tratá-la como o ponto central de sua discussão e reflexão. Para Virilio a velocidade é o campo de ação e efetivação da política, do poder e dos modos de se governar.

Pensar a velocidade como referente na vida contemporânea, é pensar a recolocação da forma de vivenciar e experienciar o espaço-tempo. O direcionamento da política, do poder e dos modos de governar é no sentido de sobreposição do tempo sobre o espaço, quando não a tentativa de anulação do espaço para o estabelecimento da lógica do instantâneo.

Virilio (1996) cunha os conceitos de dromopolítica, dromocracia e dromopoder, junção de dromos (corrida) com política, democracia e poder, para discutir os modos e estratégias de governo para atuar na e sobre a velocidade de bens, ideias, afetos, capitais, entre outros. Controlar, modular, monitorar, agir coercitiva ou impositivamente como forma de

gerir a velocidade, atuando diretamente nos tempos, exercer o poder e fazer política e manejar a sociedade.

Acrescentamos ainda conforme pontua Virilio (2014), a transmutação proporcionada pela velocidade da aparência para a transparência, do cronométrico para o cinomemétrico como organizadores das cidades e dos modos de vida nelas. Os meios tecnológicos, produtores de instantâneos, do translúcido rompe com a experiência do espaço-tempo, de espaço percorrido, surgindo em seu lugar a experiência da distância-velocidade como a medida e dimensão do espaço e do tempo.

O sujeito nesse contexto é aquele da instantaneidade, da provisoriedade, da transparência, que vive mais em função da velocidade do que do tempo e do espaço, ou melhor, tempo e espaço são reconhecidos, caso estejam em função do exercício da velocidade. É também, por assim dizer, o “habitante” da velocidade, sendo tempo e espaço apenas corolários. Em suma é um sujeito atravessado pela velocidade, orientado e desejoso por ela.

Em uma abordagem na perspectiva de Marc Augé (2012) o contemporâneo é caracterizado pelo excesso, denominado por ele de supermodernidade. O autor propõe três maneiras de entender a supermodernidade, que são: o excesso de tempo, o excesso de espaço e o excesso de indivíduo. Tais excessos produzem uma mudança significativa na relação do sujeito com o espaço-tempo, consigo e com os outros.

A radicalidade da supermodernidade é a criação de não lugares, espaços de trânsito com pouco ou nenhum investimento e referências identitárias em detrimento da construção de referências identitárias. A lógica é de passagem e não de permanência, é fazer sentir estar suspenso, no espaço. O desprendimento dos lugares e o uso transitório deles dão a tônica no contemporâneo.

Augé (2012) mesmo considerando os não lugares como a expressão da supermodernidade, e por conseguinte, da contemporaneidade com seus excessos, afirma que os lugares, os constitutivos de referências, identitários, ainda persistem, não sendo possível sua suplantação. Em todo não lugar há um lugar, como em todo lugar há também os não lugares.

O sujeito contemporâneo, próprio da supermodernidade, é forjado na dinâmica dos não lugares, tornando-se sujeitos do trânsito e da provisoriedade, com pouco apego ao permanente, ao identitário. Porém tal lógica não é totalizante, havendo também sujeitos referenciados nos lugares, ou mesmo sujeitos que conjugam esses dois modos de viver e experimentar o espaço-tempo, vivem nos não lugares, tentando transformá-los em lugares.

A constituição do sujeito contemporâneo está, segundo Augé (2010), atravessado com a forma dele viver, e se relacionar com a cidade e pelo modo experienciar a mobilidade. O sujeito da supermodernidade está atravessado pelas fronteiras postas e impostas. Elas agora são plásticas e moldáveis. Há também as políticas de circulação e uso dos espaços que fazem parte do cotidiano deles. Nessa via, é parte de sua constituição lidar com as políticas e com as fronteiras produzidas nas cidades.

Partindo de outro ponto de discussão, nele contido, a questão do sujeito contemporâneo, Michel Maffesoli (2001) constrói um elogio às vagabundagens pós-modernas, inscritas nas insígnias da errância e do nomadismo. Para o autor elas estão no cerne da vida humana, representam o fundamento da constituição humana e das civilizações e das suas transformações. Sem essas vagabundagens não seriam possíveis as trocas, o dinamismo e as inquietações com o instituído.

A errância e o nomadismo na contemporaneidade se tornam modos de resistência aos imperativos de assentamento constituídos na modernidade, pois eles vêm e servem para perverter a ordem vigente e também para reafirmar o desejo mais arcaico, ou melhor, a pulsão conforme defende Maffesoli (2001), em ser o sujeito do movimento. Eles se tornam, de certa forma uma ligação, uma ponte, uma reatualização dos valores tradicionais e nomadismos pré-modernos.

Outros pontos a serem considerados das vagabundagens pós-modernas são seu desprezo pelas fronteiras, considerado por Maffesoli (2001), como o que dá o dinamismo e espontaneidade às vagabundagens e o seu caráter agregador e libertário, tomado de empréstimo das diversas civilizações como potencializadores da afirmação e continuidade dessas experiências.

Ainda podemos considerar como próprios das vagabundagens pós-modernas, carregar em si as potencialidades dos territórios do comunitarismo frente à exacerbação do individualismo e da identidade individual presente na modernidade, bem como a possibilidade de viver na marginalidade nos espaços sem centralidade, podendo vagabundear conforme suas conveniências. Poder partir conforme seus desígnios e poder se relacionar, estar em espaços comuns são formas de existir dos vagabundos pós-modernos.

Um modo de subjetivação perpassado pela pulsão de errância carrega consigo o movimento, o deambular, o desejo de conhecer, comunicar-se, reatualizando e reafirmando o modo agregador e transformador, a resistência máxima a se sedentarizar, a se fixar. É a produção de um sujeito a caminho e no caminho, o sujeito das andanças e nas mudanças.

Justo (2012, 2011) ao tratar dos modos de subjetivação na contemporaneidade utiliza como autores, orientadores no percurso de estrita os já citados e outros como Rouanet, Deleuze, Jiménez, Giddens, Sibilia, Certeau, Milton Santos, etc., para a constituição do seu arcabouço teórico sobre a errância, nomadismo, experiências de espaço-tempo e políticas de mobilidade na contemporaneidade.

O movimento, o sujeito viajante, trajetivo, aquele que erra pelo mundo, desenraizados, que saem dos sulcos da terra, não estão nos trilhos da sedentariedade, são questões caras para Justo em sua produção científica. A radicalidade dos sujeitos em movimento e seu desprendimento das amarradas sociais, culturais, afetivas, capitalistas, constituem a tônica dos modos de vida deles.

Os referentes para pensar e discutir os modos contemporâneos de vida e de subjetivação, Justo (2012, 2011) toma como eixo de análise andarilhos e trecheiros. Eles podem ser considerados como paradigmáticos, para entender as questões atuais relativas as formas de experienciar os processos psicossociais e socioculturais.

O que são marcantes nos modos de vida dos andarilhos e trecheiros são: a efemeridade dos relacionamentos e vínculos, provisoriedade nos assentamentos, os desprendimentos de laços afetivos, a pulsão pela errância, por estar em movimento como constitutivos de sua organização psicossocial, cognitiva e relacional.

Não se fixar, viver o momentâneo, não produzir projetos, estabelecer a liberdade como fundamento, desvincular do trabalho, da família e da residência, viver em trânsito, como no caso dos andarilhos e trecheiros, são as expressões máximas da radicalidade e das experiências de espaço-tempo do contemporâneo, ancoradas nos não lugares e na velocidade.

Os modos de subjetivação na contemporaneidade, também, são tributários à cidade. A cidade, suas transformações, suas aberturas, fechamentos, passagens e labirintos atua de maneira impar para a constituição dos sujeitos. Ela se torna referente simbólico, subjetivo e material para o desenrolar da vida.

O estar, caminhar, usar, habitar a cidade diz muito das experiências e vivências contemporâneas. A cidade é o lócus do habitar, de encontro e de andanças de uma gama de figuras, inclusive daquelas que fazem do movimento seu modo de vida.

Um autor que podemos recorrer para tratar da relação da cidade com os modos de subjetivação é Certeau (2014), ao descrever como a dinâmica cidade e usuário dos lugares, vai produzindo modos de apropriação e reconfiguração dos espaços. Ele apresenta dois modos de viver e pensar a cidade: um baseado nas estratégias, portanto dominante e hegemônico e outro nas táticas, no subversivo e no polo “dominado”.

Certeau (2014) concentra sua atenção nos praticantes ordinários da cidade, aqueles que operam na lógica das táticas e fazem usos diversos dos instituídos pelo modelo hegemônico. Os praticantes ordinários são, em sua maioria, pessoas que não vivem na lógica do capital e vivem a relação com a cidade em uma postura mais corpórea, visando apropriar os diversos espaços e encontrar outros usos.

O sujeito ordinário é o usuário dos lugares. Aquele que lança mão de táticas e artimanhas para poder viver na cidade, direcionando seu olhar e seus sentidos para as nuances produzidas pela cidade. O interesse do sujeito ordinário é pelas ruas, pelas passagens, pelos labirintos, pelos lugares abertos. Nesses lugares ele se reconhece e se subjetiva.

Outros modos de viver e apropriar da cidade é descrito por Paola Berenstein Jacques (2012, 2003), considerados como experiências corporais da cidade. A autora considera a cidade um dos mais potentes produtores de modos de subjetivação, eles atravessam e constituem modos de vida. Os sujeitos, tornados citadinos, acabam por ter a cidade como seu espaço vivencial e subjetivo.

Os modos de vida na cidade são, em grande maioria, os tornados hegemônicos, considerados pela autora, aqueles da aparência, da transparência, do individualismo, do capital, da velocidade entre outros. Eles são forjados por forças socioeconômicas, socioculturais, políticas, com vistas à homogeneidade e consumo. No entanto, ela aponta que esse processo não se concretiza muito pelos sujeitos, dar sentidos próprios a essas forças.

Berenstein (2012, 2003) considera as errâncias urbanas como um modo de dar sentido próprio ao modo de viver e experienciar a cidade. Por errância urbana a autora entende algumas formas de apropriação dos espaços e lugares da cidade não vinculados aos modos hegemônicos de produção da vida e das relações.

Nas errâncias urbanas o sujeito conhece a cidade a partir de seu corpo e de seus sentidos e a cidade lhe dá outros sentidos e significações. Estes podem se dar, por meio de desorientações, derivas, flanâncias, lentidões ou incorporações, mas o certo é que são por meio deles que os sujeitos vão se constituindo e produzindo outra relação com a cidade. É importante acrescentar serem esses modos, que atravessam as formas de vida itinerante.

A forma como os espaços e lugares da cidade são dados, distribuídos, negados, bem como os modos de produção dos circuitos de economia urbana vão se constituindo e se tornando direcionais, conforme descreve Milton Santos (2014a, 2014b, 2014c, 2014, 2013, 2008, 2002), na produção de modos de subjetivação.

Os espaços, lugares e os circuitos se encontram, intrinsecamente relacionados e as transformações em um deles afeta os outros, a ponto de os reconfigurarem. Dessa forma, os

modos de vida também estão atrelados a essas configurações. Os espaços e lugares da cidade atravessados por arranjos técnicos, científicos e informacionais produzem tempos diferentes na cidade.

Os sujeitos vão se subjetivando conforme são atravessados por esses processos. Nessa teia de interações ele pode estar mais voltado para os espaços luminosos, velozes, próprios do Circuito Superior da Economia Urbana ou para os espaços opacos, lentos, tributários do Circuito Inferior da Economia Urbana. Milton Santos (2013, 2002), considera os espaços luminosos e hegemônicos, por estarem vinculados ao capital e a modernização promovida por ele.

Dessa maneira, todos de alguma forma sofrem seus impactos e vivem segundo seus modos de produção. A diferença está no modo como cada um vai ser subjetivando na sua relação com esses circuitos. Por o Circuito Superior ser hegemônico, ele torna todos viventes, desse modo, em graus distintos, diferente do Circuito Inferior que não consegue abarcar a todos.

Os habitantes e usuários do Circuito Inferior são, nos dizeres de Certeau (2014), os praticantes ordinários da cidade, vivenciam, corporalmente, a cidade e as relações. Dentro desse Circuito encontramos os itinerantes, principalmente, os usuários dos serviços socioassistenciais.

Pensar o processo de subjetivação no contemporâneo, em uma perspectiva de Milton Santos, é entender que esse processo de subjetivação não se materializa de modo único. Cada sujeito, conforme se relaciona e/ou é atravessado pelos meios técnicos, científicos, informacionais, pelos espaços, lugares e pelos circuitos de economia urbana. Dessa maneira, a cidade se torna ponto central para a produção de subjetividades no contemporâneo.

Por fim, ao considerarmos os modos de subjetivação na contemporaneidade, entendemo-los constituídos numa complexidade de fenômenos, que produzem variadas formas de ser, estar, relacionar-se com os outros e com o mundo, mesmo emergindo alguns modos predisponentes. O estar em movimento, no caminho e a caminho em suas variadas formas, nesse contexto, também se configuram como modos de subjetivação no contemporâneo.

1.1.4 Itinerância e migração

Movimentar-se ou ser impelido a movimentar-se é parte continente da condição humana, ocorre desde os tempos antigos, por motivos os mais variados possíveis, desde

fatores climáticos, desastres, conflitos e guerras, escassez, perseguições até o desejo de viajar, conhecer outras plagas. No contemporâneo, esse fenômeno ganha feições e nomenclaturas díspares para designar o mesmo processo, tais como migração, transumância, nomadismo, errância, itinerância, deslocamento, mobilidade, entre outros.

Dada a variedade de termos para designar o movimento, eles possuem peculiaridades próprias e buscam dar um sentido e intencionalidade ímpar ao fenômeno. A maneira como o homem movimenta ou faz o outro movimentar ganha características específicas, focando-se em algum aspecto ou em vários, podendo centrar no movimento físico, cognitivo, subjetivo, geográfico, antropológico, etc.

Um dos arquétipos da vida itinerante e, por conseguinte, do sujeito em movimento é o *homo viator*. Rouanet (1993) afirma ser o *homo viator*, anterior ao *homo sapiens*, com o segundo se originando do primeiro. O homem viajante está na base da constituição da condição humana, pois o processo de viajar o diferencia dos demais, ao possibilitar o corte voluntário e consciente, temporário ou permanente, dos vínculos com os lugares de origem.

Além de ser um ato fundador, a viagem também se constitui para Rouanet (1993), em um ato de liberdade. São atos capazes de produzir processos objetivos e subjetivos, mobilizadores de angústias, fantasias, “reencontro” com o passado, organizações espaços-temporais de viagens, permanências e retornos.

O *homo viator* é o sujeito trajetivo por excelência, que faz da viagem, do caminhar, um modo de constituição subjetiva. É no trajeto que ele se afirma e se singulariza. É o caminho que o direciona e o orienta. A partida e a chegada são apenas pontos de relação para novos caminhos a serem descortinados. O caminhante se torna como aponta Rouanet (1993), um desenraizado.

Tratando de uma perspectiva pedagógica, não sedentarizante, García Ferrero (2014), tomando como base autores com modo caminhante de vida como Rousseau, Goethe e Nietzsche, discute o caminhar e o viajar com a constituição do sujeito, trazendo à baila a figura do *homo viator*. No trabalho centrar-nos-emos apenas nas proposições do autor referente os diversos modos de entendimento da palavra caminhar e as articulações com o *homo viator*.

García Ferrero (2014) apresenta outras cinco definições da palavra caminhar, além da apresentada no dicionário de língua espanhola, para defender sua posição. A primeira diz respeito da multiplicidade de sentidos empregados pela palavra, afirmando haver uma variedade de formas de percorrer a mesma rota.

A segunda acepção remete ao que é comum de todos os seres humanos, permitindo conhecer seus modos de viajar, valendo-se de características como o ritmo, a postura, a aparência como formas de revelação dos sentidos da viagem. A terceira trata do desenraizamento histórico e da possibilidade de reduzir a imensidão do mundo.

A quarta proposição para García Ferrero (2014) relaciona caminhar à construção do tempo próprio e o exercício de manejá-lo, conforme nosso desejo, de rápido a lento. Por fim, o autor afirma ser o caminhar, uma experiência genuinamente humana, capaz de reconciliar a vida contemplativa com a ação por produzir modos de exercício das atividades psíquicas e relacionais, além de oportunizar a liberação do peso das obrigações e preocupações.

Essas proposições possuem relação intrínseca com a figura do *homo viator*, pois para García Ferrero (2014) ele representa uma visão particular de mundo, por estar prenhe de fugir da imobilidade para desfrutar o ar livre e converter o deslocamento, em uma experiência de primeira ordem. E o mais importante, o percurso é seu mote, não se preocupando em adiantar a chegada, ao contrário, ela não é uma meta a ser buscada. A caminhada o liberta das preocupações e esforços diários.

García e Ferrero (2014) reforça essa posição, afirmando ser característico do *homo viator*, o estar em movimento sem a intenção de antecipar a chegada ao destino, pois põe-se a desfrutar da caminhada, do percurso, criando seus itinerários com o fito de produzir um alento vital. Por fim, o autor faz uma ressalva: esse é um movimento para aqueles desejantes do caminhar, caso contrário a caminhada, a viagem, pode se tornar torturante.

O *homo viator* também é tratado por Gabriel Marcel (2005), sob uma perspectiva filosófica que buscava afirmar a esperança na liberdade diante do Nazismo e Facismo europeu como assegura Arcorlo (2005). O paradigma do *homo viator* é o fundamento da filosofia do autor ao fazer do movimento o seu ponto de pensamento e de modo de vida.

O caminhar em nível objetivo e subjetivo tornou-se para Marcel conforme aponta Alcorlo (2005), na apresentação do livro “*Homo Viator*”, o referente na produção acadêmica e na vida pessoal. Para Marcel a alma é viajante por natureza, é dela não se tornar instituída, de ir em direção ao movimento, a ação.

Para Marcel (2005), a qualidade do *homo viator* é ser itinerante, elevando-a a condição da mudança, da não permanência, do instituído e sem a consciência contundente dessa condição o homem mantém a instauração da ordem da estabilidade. É na radicalidade da itinerância que é possível pensar em formas qualitativas de vida.

A itinerância, independente da forma de manifestação e expressão, do caminhar a pé, à procura da experiência contemplativa, religiosa, reveladora, até os modos de caminhar, viajar

pelos ambientes virtuais, ainda pode ser considerado um exercício de liberdade, um modo de fuga do instituído ou uma busca de reconectar consigo mesmo. Apesar de uma série de coerções, ela permanece no imaginário e nas atividades humanas.

Outro modo de movimentar-se no espaço-tempo diz respeito à transumância, e conforme o Dicionário Houaiss (HOUAISS; VILLAR, 2009), é um substantivo que indica a migração periódica de rebanhos. No calor para o alto da montanha e no frio é realizado o movimento inverso. No Brasil, como exemplo, há o deslocamento de rebanhos no Pantanal de um lugar a outro, devido aos alagamentos que duram meses. Os deslocamentos intermitentes de trabalhadores, principalmente do Nordeste para Sudeste, para o corte da cana de açúcar ou para a colheita de café pode ser tomado como outro exemplo atual de transumância no Brasil.

Ainda conforme Houaiss e Villar (2009), transumância etimologicamente é a junção de “*trasumar*” e “*ância*”. *Trasumar* é formado a partir do latim “*trans*” que significa além de, através de e *humus* (solo, terra, chão). Além do sentido dado de deslocamento de rebanhos sazonalmente, transumância também é utilizada para se referir à migração de pessoas em busca de condições melhores de vida.

Fernand Braudel (1988) ao analisar a história e o espaço no mediterrâneo afirma ser essa uma realidade multissecular, a qual ele dá o nome de espetáculo, ocorrida nas montanhas europeias, e recentemente findado. Esse movimento ligava a montanha a planície e as cidades baixas propiciando lucros e conflitos.

A transumância está em vias de extinção conforme relata Braudel (1988), devido à criação de rodovias, ferrovias e a solidificação do transporte por essas vias. No entanto, o autor afirma que as rotas ainda permanecem indeléveis, marcadas nas paisagens e na subjetividade dos homens dessas regiões.

Braudel (1988) chama a atenção para outro ponto ligado à transumância: de ela constituir uma categoria de homens à parte, se aproximando dos fora da lei, não estando sob a égide das regras comuns. Por esse motivo, ora eram vistos com temor e hostilidade e ora como bárbaros ou semisselvagens, construindo no imaginário a figura do inculto, sujo e desleixado. Apesar dessas particularidades, transumância produzia, também, relações e afetos entre os assentados e aqueles em deslocamento.

Mesmo sendo a transumância um processo de deslocamento, *a priori*, sem regulação outra além da dinâmica da natureza, ela segundo Braudel (1988) foi regulada, controlada e forçada a seguir os ditames dos reis e senhores das terras por onde passava. Os transumantes necessitavam dispor de parte de seus animais, como pagamento pelo uso ou passagem por passagem pelas propriedades.

A coerção e gestão dos fluxos das transumâncias e dos transumantes conforme aponta Braudel (1988), já exercia impacto significativo sobre os pastores, favorecendo ou limitando certos trajetos e lugares de permanência e passagem. Esse processo, contemporaneamente se reatualiza e assume outra roupagem, com os Estados Nacionais criando estratégias de entrada e permanência dos migrantes, apátridas, refugiados, bem como as cidades e cidadãos buscando produzir medidas de controle dos fluxos migratórios e de itinerâncias.

Rodrigues (2009), ao tratar em sua tese de doutorado da qualidade de vida e da saúde mental de brasileiros e portugueses, residentes em Genebra visa entender como ocorre esse processo em contextos migratórios, apresenta uma sumarização das tipologias das migrações inserindo a transumância como um dos tipos.

Para Rodrigues (2009) a transumância é um tipo de migração, onde as pessoas passam determinada parte do ano em um local, em seguida se deslocando para outra. Esse movimento, geralmente, é de ida e retorno ao lugar de origem e a autora exemplifica esse processo, ao tratar do caso do nordeste com pessoas saindo do sertão em direção à zona da mata, na seca e retornando no período de chuva.

Dentro das movimentações espaciais da transumância há um modo, que pode ser característico dos itinerantes contemporâneos, denominado por García e Gándaras (2004), Souza et al (2005) e Morgado (2013) como transterminância.

A transterminância é definida em termos gerais por García e Gándaras (2004), Souza et al (2005) e Morgado (2013) como o deslocamento de transumância ocorrida em curta distância. Porém, cada autor delimita esse processo a sua maneira.

Souza et al (2005) remetendo a Moraes, afirma ser a transumância e a transterminância, movimentos cíclicos e organizados, diferenciando a primeira da segunda forma na organização espaço-temporal assumida por cada uma. A primeira é de tempo e espaços longos quanto ao percurso e sua duração e a segunda se caracteriza pela brevidade.

Por seu turno Morgado (2013) considera a transterminância como uma transumância de proximidade, uma migração de curta distância realizada entre espaços próximos e cidades vizinhas. O caráter da proximidade é característica e fundamental para esse movimento.

Por fim García e Gándaras (2004), referenciados em García Martín, apresentam três modos de exercício e ocorrência da transumância: a grande transumância ou transumância regional, deslocamentos realizados em trechos maiores que duzentos (200) quilômetros; transumância local, a que acontece dentro dos limites de determinado municípios e a transumância transterminante ou, simplesmente, transterminância os deslocamentos entre cidades vizinhas.

Mesmo a orientação dos autores ao tratar da transumância e transterminância estar direcionada ao processo de deslocamento sazonal de rebanhos e pastores, esses termos acabaram assumindo outros significados, referenciando, também, os movimentos humanos pelos espaços urbanos, interurbanos, interestaduais, internacionais e transnacionais em suas múltiplas dimensões.

Na contemporaneidade a transumância e, principalmente, a transterminância são atualizadas nos modos de exercício de mobilidades, como o caso das itinerâncias, de pessoas percorrendo vários caminhos a curta e longa distância. É ir a lugares para em seguida retornar, mesmo esse movimento ocorrendo de maneira segmentada.

Diante da pluralidade de proposições e terminologias designativas de movimento, acrescentaremos uma apresentação e discussão de dois termos: migração e itinerância, com o intuito de tratar das divergências, convergências, propriedades e peculiaridades de cada um deles. Primeiro abordaremos a migração para, em seguida, tratar da itinerância.

O “Glossário de Migração” (OIM, 2009, p. 40-45) da Organização Internacional para as Imigrações (OIM) traz duas formas de apresentação do processo de deslocamento, explicando separadamente o fenômeno da migração e seus subtipos, do migrante e seus subtipos. No primeiro caso, a descrição e definição, diz mais respeito ao modo do movimento e no segundo, refere-se mais às pessoas e motivos do movimento.

Em se tratando da migração o “Glossário de Migração” (OIM, 2009, p.40-45) apresenta além do termo migração, as tipologias de dezoito (18) “subcategorias”, quais sejam: migração assistida, migração circular, migração clandestina, migração de retorno, migração em massa ou coletiva, migração espontânea, migração forçada, migração ilegal, migração individual, migração interna, migração internacional, migração irregular, migração laboral, migração líquida, migração ordenada, migração regular, migração secundária e migração total.

A OIM (2009, p.40-45) entende por migração, inicialmente, o atravessamento de fronteira internacional ou Estado, ou seja, é um processo de deslocamento entre países. Na mesma definição há uma explicação um pouco diversa, considerando um movimento populacional de deslocamento de pessoas, independente da distância, composição e causa. Aqui já é possível entender a migração em termos mais gerais, inclusive os deslocamentos dentro do mesmo país.

As tipologias de migração da OIM (2009, p.40-45) são caracterizadas e descritas como migração assistida, aquela com o apoio governamental e de organismos internacionais; migração circular e movimento de ida e vinda entre países; migração clandestina, migração

secreta e que viola os regulamentos da imigração; migração de retorno, deslocamento de pessoas ao país de origem, voluntariamente ou não.

A migração em massa consiste no deslocamento improvisado de grande quantidade de pessoas; a migração espontânea ocorre quando pessoa ou grupo realiza o deslocamento sem auxílio. Para a OIM (2009) ocorre por conta dos fatores de atração e repulsão; a migração ilegal é tida como sinônimo de migração irregular e considerada como ocorrida fora das normas jurídicas para envio, trânsito ou aceite de pessoas pelos países.

Em continuidade a OIM (2009) apresenta a migração individual como aquela realizada por uma pessoa ou por ela e sua família, com ou sem auxílio governamental; a migração interna diz respeito a circulação de pessoas dentro de um mesmo país com a finalidade de fixar residência, temporária ou não; a migração internacional é qualificada como o movimento de pessoas deixando seu país de origem ou de residência para se fixar em outro, mesmo temporariamente.

A migração laboral para a OIM (2009) consiste no movimento populacional de um país a outro com o propósito de encontrar emprego; migração total, considerada como o volume total de pessoas entrando ou saindo de um país; a migração líquida é a diferença entre o número de entradas e saídas; quando o número de entradas é maior, denomina-se imigração líquida e quando a saída é maior, denomina-se emigração líquida.

Por fim, a migração ordenada e a migração regular são aquelas condizentes com as normas jurídicas que regem a migração e a migração secundária é aquela ocorrida, de uma região a outra, dentro do país de destino. É importante considerar que mesmo sendo uma proposição para âmbito internacional essas considerações sobre migração e algumas de suas tipologias são utilizadas, quando se trata de migração em contexto nacional.

Relativo ao termo migrante, o “Glossário de Migração” (OIM, 2009, p.40-45) além de nomeá-lo, apresenta as tipologias de dezesseis (16) subcategorias, quais sejam: migrante ambiental, migrante com fins de instalação, migrante de curta duração, migrante de longa duração, migrante documentado, migrante econômico, migrante em situação irregular, migrante ilegal, migrante indocumentado, migrante irregular, migrante qualificado, migrante rural, migrante rural-urbano, migrante urbano, migrante urbano-rural e migrante com laços ancestrais.

Ao tratar do termo migrante a OIM (2009) inicialmente considera não haver consenso em relação à sua terminologia e o apresenta como o indivíduo isoladamente ou com sua família se deslocando de um país/região a outro (a), com o intuito de melhorar suas condições

sociais, econômicas, materiais. O documento destaca ser esse um processo de iniciativa pessoal, por “razões de conveniência”.

As tipologias dos migrantes são apresentadas e descritas com o fim de caracterizá-los e diferenciá-los. Assim, apresentaremos, sumariamente, os tipos: o primeiro é o migrante ambiental, pessoa ou grupo se deslocando dentro do país ou internacionalmente, temporária ou permanente, devido às mudanças ambientais; o migrante com fins de instalação caracteriza-se por estrangeiros com autorização para adentrar e ficar em determinado país por longo período.

O migrante de curta duração diz respeito às pessoas que se deslocam para outro país e permanecem por intervalo entre três meses e um ano; o migrante de longa duração se configura como a pessoa se deslocando para outro país por prazo superior a um ano; o migrante documentado caracteriza-se pela pessoa adentrando em outro país cumprindo os requisitos legais; o migrante econômico se configura como a pessoa descolando de seu país habitual à procura de melhores condições e qualidade de vida.

O migrante em situação irregular, o migrante ilegal e o migrante irregular são tratados como similares pela OIM e diz respeito à pessoa sem autorização legal para entrada ou permanência no país de chegada; o migrante indocumentado é aquele sem autorização para entrar, permanecer e trabalhar no país de destino; migrante qualificado se refere ao trabalhador migrante com tratamento especial e com menor restrição quanto a entrada e estada no país de destino.

O migrante rural é concebido como migrante interno se deslocando de uma área rural a outra; o migrante rural-urbano diz respeito ao migrante interno se deslocando da área rural para a área urbana; migrante urbano é o migrante interno se deslocando entre áreas urbanas; o migrante urbano-rural caracteriza-se pelo migrante interno se deslocando de áreas urbanas para áreas rurais e, por fim, o migrante com laços ancestrais é o migrante admitido no país devido aos laços históricos, étnicos, de filiação e ancestralidade.

Com base no documento produzido pela OIM, o privilégio da discussão está para a migração internacional, praticamente uma colagem dos dois termos, ficando a migração no sentido mais usado nos textos, que tratam de deslocamento populacional, relacionado à migração interna. Ocorre essa relação no documento da OIM quando ele apresenta as tipologias de migrante rural, urbano, rural-urbano e urbano-rural.

Em seu texto sobre a migração Salim (2016), realiza uma sistematização teórica das principais linhas de pensamento (denominado por ele de tronco teórico) sobre o fenômeno

migratório, afirmando inicialmente, a dificuldade do consenso teórico sobre o conceito. Para ele há divergências até entre pesquisadores partilhantes do mesmo cabedal teórico.

Com toda a complexidade e largueza de acepções Salim (2016), traça um conceito básico para a migração, recorrendo principalmente ao definido pelas Nações Unidas como deslocamento de uma área para outra, com uma distância e intervalo de tempo mínimo, implicando mudança de residência, complementando haver outras possibilidades como o retorno ao lugar anterior de residência e as migrações temporárias.

Mesmo com essa definição Salim (2016) considera insuficiente a explicação sobre o fenômeno, por ela possuir diversas modalidades de entendimento, muitas vezes tão conflitantes que chega a ser incompatíveis. Dentre esses entendimentos, elenca três matrizes de pensamento sobre migração: os modelos neoclássicos contemporâneos; a perspectiva histórico-estrutural e mobilidade de força de trabalho.

Os modelos neoclássicos contemporâneos, conforme aponta Salim (2016), entendem a migração como forças de atração e repulsão, de movimentos surgidos de desequilíbrios espaciais dos fatores de produção como maior salário, recursos naturais, entre outros. Esse desequilíbrio na distribuição dos fatores de produção está na base da construção da magnitude dos fluxos e direção das migrações.

Salim (2016) acrescenta ainda ser a migração, nessa perspectiva, vista como positiva, por possibilitar a transferência de excedente populacional de um setor a outro para satisfazer a demanda de mão de obra. Há na migração uma função corretiva dos desequilíbrios socioeconômicos, eliminando as diferenças regionais. Os fluxos se direcionam onde há maior demanda e é realizada numa base econômica por decisão pessoal do migrante.

A migração baseada nessas perspectivas e em fatores de desequilíbrio, conforme Salim (2016), adota como eixos orientadores o mercado e a relação capital/trabalho, como fatores de pressão para o deslocamento muito influenciado pela lei de oferta e da demanda e a construção do “capital humano”, ou seja, a força de trabalho disponível em determinado lugar. Para o autor esse modo de pensar a migração, recusa as imperfeições produzidas pelas desigualdades estruturais.

A perspectiva histórico-estrutural, segundo Salim (2016), segue o caminho oposto dos modelos neoclássicos da migração, não acreditando ser, os movimentos e fluxos, decisão individual livre e soberana. Ela está atrelada às forças sociais e a migração é composta por classes sociais ou grupos socioeconômicos efluídos de estruturas sociais determinadas. A base dessa perspectiva é o materialismo histórico.

O capital é ponto importante para compreender os processos migratórios, entendidos como demandas de classes e devido às desigualdades regionais na acumulação e consumo. O capital é fator determinante para a concentração espacial. Os fatores estruturais estão na base dessas desigualdades e são condicionantes e determinantes para a migração.

Outro fator relacionado à perspectiva histórico-cultural para Salim (2016) é a negação da dicotomia do fenômeno migratório, encarando esse, como um fenômeno de múltiplas determinações, como as estruturas sociais, culturais, econômicas, políticas. É um processo dialético, ancorado nas contradições entre as relações sociais de produção, as forças produtivas e os mecanismos subjacentes de dominação.

Em relação à migração da força de trabalho, Salim (2016) afirma ser a mobilidade da força de trabalho, consequência de um processo de impulsão ao movimento de pessoas devido às estruturas espaciais organizadas para tal fim. Nessa via, a mobilidade é a característica fundamental para a localização e realocização espacial do capital.

A mobilidade da força de trabalho, nessa vertente, conforme Salim (2016) situa-se de maneira contraditória entre o crescimento da riqueza e o excedente populacional. O excedente populacional acaba por representar o exército de trabalhador de reserva e, consequentemente, disponível para aumentar a acumulação de capital. A mobilidade se torna um processo de desenvolvimento capitalista, propiciador também de exclusão social e de pessoas sem trabalho.

Ao tratar da migração e suas motivações Brumes e Silva (2011) fazem um apanhado de duas vertentes dominantes, quando se trata das definições sobre os processos migratórios. O primeiro diz respeito ao entendimento tradicional de motivadores econômicos e o segundo consistindo em questões de ordem social para o deslocamento populacional.

As explicações das motivações econômicas da migração para Brumes e Silva (2011) estão relacionadas aos determinantes macroeconômicos produtores de mobilidade de pessoas, constituídos de exército de reserva do capital. Nessa perspectiva, as pessoas são impelidas/forçadas a se mudar devido ao processo de espoliação as quais estão submetidas. A migração se torna um corolário das forças do modo de produção capitalista, estando o sujeito alijado da livre escolha de deslocamento.

A perspectiva econômica guarda relação intrínseca com as teorias clássicas e neoclássicas sobre a migração. Para essas teorias a migração está ligada a fatores demográficos e econômicos, admitindo a relação entre mercado-trabalho-bens-salário como promotores de deslocamento. Na visão dessas teorias, os problemas estruturais,

macroeconômicos e macropolíticos, são os possíveis propulsores das migrações e da força de trabalho, muito sustentado pelo modo de produção e acumulação capitalista.

Outra explicação das migrações para Brumes e Silva (2011) está relacionada aos processos sociais, às relações histórico-culturais determinadas, às redes de interações do sujeito com esses processos. Aqui o sujeito ganha importância e poder de decisão em seu processo de migração, por ele não estar vinculado apenas a questões econômicas, mas sim a questões de ordem afetiva, de pertencimento, de filiação, turismo, comércio entre outros.

Além das duas formas apresentadas Brumes e Silva (2011) consideram pensar numa perspectiva de explicação abrangente, não considerando a migração apenas por determinantes econômicos e nem por questões de ordem somente pessoal e social. A proposta é pensar a migração resultante de fatores econômicos e sociais. As autoras consideram importante trabalhar com essa vertente por ela contemplar de maneira mais dinâmica as relações de migração.

Brumes e Silva (2011) consideram ainda a migração não se apresentar como um processo mecânico dividido entre polo de expulsão e polo de atração, contrapondo essa vertente, ao afirmar ser a migração desenvolvida em determinado contexto socio-histórico, político, cultural, cognitivo e subjetivo.

Tratando ainda das questões da dinâmica migratória, Brumes e Silva (2011) fazem uma ressalva importante sobre o processo de migração. Ela por si só não garante a redução das desigualdades inter-regionais e sociais, em alguns casos ela contribuiu para o aumento das disparidades. Para elas, a migração não pode ser vista como o fator predisponente para escalada social da maioria dos migrantes, pois depende de uma série de fatores ligados aos processos econômicos, sociais, culturais, históricos entre outros.

Por fim, Brumes e Silva (2011) discutem a questão dos propósitos do migrante. Para elas, além dos fatores acima apresentados, o migrante almeja fixar-se, encontrar seu lugar para ter seu bem-estar e reduzir o incômodo e o sentimento de incerteza, gerado ao sair de “casa”. O lugar de fixação possui algumas restrições quanto ao sentimento de pertença inicial, devido as condições socioculturais e ambientais do lugar de destino. Em suma fixar-se é a lógica do migrante.

A lógica do migrante consiste em estabelecer-se, fixar, deslocar para regiões em busca de oportunidades ou ser impelido por fatores sociais, políticos, econômicos a encontrar outro lugar para construir ou reconstruir seus projetos, socioeconômicos, culturais e subjetivos, já a lógica da itinerância e do itinerante pode não estar estritamente ligado a essa ordem. Ela pode

guardar uma relação inicial de movimentar-se, deslocar, mas quanto a fixar, estabelecer-se, essa lógica pode ser bem diversa.

Em uma abordagem da dimensão e da dinâmica psíquicas envolvidas no processo de migração, Justo (2008) aponta alguns pontos importantes para a discussão. Pensar a migração para além das questões antropológicas, sociais, econômicas, é parte continente da discussão. Porém é oportuno considerar que os aspectos psicológicos relacionados à migração não estão descontextualizados dos processos, socioeconômicos, culturais, etc., eles compõem essa complexidade que produzem o fenômeno.

A migração é considerada por Justo (2008), um fenômeno complexo enredado por uma gama de fatores que a compõe, sendo a dimensão psíquica um importante componente desse processo, demandando afetos, sentimentos, percepções, memórias, conflitos emocionais presentes na experiência de sair de um lugar em direção a outro ou do movimento inverso.

Justo (2008) ao tratar dos sentimentos presentes na empreitada dos migrantes, elenca alguns, como constitutivos do processo de migração tais como: angústia, dor, medo, culpa, prazer, alegria, esperança, bem como ambivalências entre ser admirado ou invejado, respeitado ou recriminado ou mesmo reconhecido ou deserdado.

Ainda no plano psíquico, Justo (2008) considera como um dos maiores desafios da migração, o fato de que ela se constitui nas quebras das identidades rígidas e do narcisismo. Tais processos se dão, das trocas e estranhamentos de si mesmo e dos outros. O que requer um reexame de suas matrizes de identidade. A imagem de si mesmo e o olhar do outro se tornam fontes de desestabilização e/ou constituição das identidades, tanto do migrante, quanto do residente local.

Ao tratar do narcisismo no processo de migração, Justo (2008) aponta que este pode ser um dificultador do reconhecimento do outro e das trocas capazes de enriquecimento das identidades, a fim de torná-las mais dinâmicas e flexíveis. Por outro lado, a migração, pode contribuir para a quebra das identidades cristalizadas e promover a abertura ao outro, desenvolvendo assim sentimentos de alteridade, tolerância, solidariedade.

Outro ponto dos processos psíquicos relativos à migração, consiste na relação da partida e do retorno com suas ambivalências e idiossincrasias. A decisão da partida mobiliza devaneios, afetos, sentimentos, pensamentos, imaginações e mexe com o passado, com o presente e com o futuro. Mobilização essa que ocorre, também, quando ocorre o retorno.

Não podemos esquecer que a migração está, intrinsecamente, ligada aos desafios fundantes da vida e da condição humana, conforme aponta Justo (2008), referenciado em

Rouanet. As experiências com o desconhecido, com o novo, com o imprevisto e suas implicações subjetivas são constitutivas do homem, em maior medida no migrante.

Ainda é oportuno dizer do desejo de evasão, de sair sem eira nem beira, segundo propõe Maffesoli (2001) como fundantes do sujeito, mantendo viva a pulsão por movimentar-se, para reafirmar o nomadismo e a errância como constitutivos da humanidade. Essa pulsão é um poderoso articulador da subjetividade do sujeito.

Para continuarmos a discussão, faremos um desvio para apresentar as explicações de alguns dicionários sobre os termos itinerância e itinerante. Segundo o Dicionário etimológico Nova Fronteira da língua portuguesa (CUNHA, 1982) itinerante vem do latim “*itinerans*”, de “*itinerari*”, significando viajar e de itinerário, do latim “*itinerarium*”, “*itineris*”, caminho, roteiro de viagem. Itinerante é o sujeito caminhante, viajante, produtor de roteiros.

Ainda em continuidade de apresentação dos termos, Ferreira (1986), apresenta o verbete itinerante, como aquele que viaja, que percorre itinerários, e itinerário como referente a caminhos, descrição de viagem, caminho a se percorrer ou percorrido, trajeto, percurso. Itinerante como um sujeito produtor de itinerários, de viagens e caminhos a serem percorridos é um sujeito afeito a construir percursos durante suas caminhadas.

Em um sentido mais amplo, mais explicativo, Houaiss e Villar (2009) apresentam o verbete itinerante como o que transita ou aquele, que viaja e se desloca de um lugar a outro no exercício de uma função, aquele que exerce atividades de lugar em lugar e itinerário é descrito como relativo a estrada, a caminho, descrição de viagem, caminho a seguir ou seguido para ir de um lugar a outro. Transitar, caminhar em direção a um lugar, construir caminhos é próprio do itinerante.

Tratar do itinerante, em certa medida é uma tarefa árdua, devido por assim dizer, a dificuldade de uma conceituação canônica explicitando seu conceito e suas extensões. Numa pesquisa na Word Wide Web (rede de alcance mundial) há uma pluralidade de utilização da palavra para as mais variadas perspectivas. Em português encontramos termos como professor itinerante, justiça itinerante, escola itinerante, biblioteca itinerante, museu itinerante, loja itinerante, ciência itinerante, etc.

Os ciganos e circenses acrescidos de trabalhadores sem-terra, trabalhadores em barragens, são considerados pela literatura como itinerantes, sendo construído uma série de ações para atendê-los, como: da saúde, da educação, assistência social e legislações para garantir uma gama de direitos às pessoas indo de um lugar a outro.

Na língua espanhola, a expressão “*el itinerante*” remete também a praticamente aos mesmos assuntos surgidos em língua portuguesa, sobre o processo de ensino, do

professorado, da justiça, ao circo, a museu, ciência, cigano. A expressão “*la itinerância*” à telefonia móvel, a rede de computadores. Uma aproximação em língua espanhola sobre o sentido dado a transitar, viajar, percorrer caminho é a expressão “*de viaje*”, para viajantes (turistas, férias), apenas em poucos casos o sentido se refere a outros modos de tratar da viagem como estudo científico.

Na língua francesa da França a expressão “*le itinérant*” e “*itinérance*” remete a viagem a montanhas como uma forma de turismo seja a pé ou de bicicleta, ou para tratar de pessoas, em situação de perda de domicílio e em situação de rua. Pessoas em situação de rua e sem domicílio fixo, como sinônimo de *itinérant* e *itinérance* é marcadamente forte no Canadá. As pesquisas em francês direcionavam, em sua maioria, para textos tratando de pessoas em situação de rua.

Antes de tratar das perspectivas relativas à discussão dos diferentes modos de enquadre do termo itinerância na França e Canadá, faz-se necessária uma pequena observação, quanto ao trânsito de pessoas nas vias e rodovias francesas.

O Código da Estrada francês (POLEN, 2013) regula os modos de acesso e trânsito pelas vias, tanto urbano, quanto nas rodovias. Estabelece, também, as relações entre os condutores e os pedestres nos espaços viários e rodoviários. No tocante aos pedestres nas rodovias, é estabelecido a obrigatoriedade de transitar pelos acostamentos, nas rodovias permitidas e obedecendo as normas estabelecidas nas vias.

Há também algumas rodovias ou trechos, que é proibido o trânsito de pedestres, estando estes informados por placas indicativas afixadas nos trechos. Mesmo com essas normas incidentes sobre a circulação de pessoas nas rodovias, há pedestres desobedecendo tais normas, a ponto do dossiê das rodovias francesas (LE DOSSIER..., 2013) utilizar a expressão “teoricamente interdita aos pedestres” para se referir ao número de mortes de pessoas atropeladas nelas.

Feitas essas considerações, os autores franceses em grande escala, ao tratarem do fenômeno da itinerância, discute as andanças fora das rodovias e vias urbanas. Eles estão interessados em discutir tal fenômeno em espaços de montanhas, lugares de contemplação ou possíveis de realização de turismo.

Antes de trazer os modos de tratar a itinerância nas perspectivas canadenses, mais voltadas, para ligar esse termo às pessoas em situação de rua e francesas, direcionadas para as práticas de montanhas, faremos uma pequena observação a respeito da escrita dos autores. Optamos por apresentar as ideias contidas nos textos, sem comentários sobre, pois nossa intenção é mostrar como é tratada a itinerância nessas perspectivas.

Em uma perspectiva canadense Groleau (1999) realiza uma discussão sobre a interrelação entre os processos políticos e macrossociais e a construção do conceito de itinerância, mas para nosso propósito, restringiremos a observar a análise, sobre as várias vertentes, do conceito de itinerância apresentado no texto.

Definir itinerância, para Groleau (1999) não é tarefa fácil devido a sua pluralidade de entendimentos e nem ser objeto de consenso. Inicialmente a autora considera a itinerância um fenômeno social e tributário de várias questões políticas e como construção social abarca uma série de grupos de interesse e de especialistas para lidar com a questão e definir o problema.

A primeira apresentação, por Groleau (1999) da terminologia sobre itinerância é referente à política de saúde e bem-estar canadense considerada primeiro, como fato mais aparente a ausência de domicílio, segundo ela se constitui em três categorias principais: transitória, episódica e crônica e por fim faz a ressalva de nem todos os itinerantes serem crônicos.

A segunda apresentação da terminologia por Groleau (1999) também é relativa a política de saúde e bem-estar canadense e utilizada por outras instituições e autores. Nesta o itinerante se configura como aquele sem endereço fixo, sem residência estável, segura e permanente por no mínimo sessenta (60) dias, possuir pouco rendimento, dificuldade de acesso a serviços, transtorno mental, alcoolismo, drogas e dificuldades de pertencimento estável a grupos.

Após questionar essas duas propostas, por considerá-las limitantes e ideológicas, Groleau (1999), baseado em Laberge, considera a itinerância como uma condição de vida, caracterizada pela ausência de residência e extrema pobreza, impedindo o sujeito a suprir as necessidades essenciais. Sua condição afeta no acesso a serviços sociais, previdenciários, de saúde, habitação, etc.

Por fim, segundo Groleau (1999) a situação de itinerância de uma pessoa contribui para o isolamento social e dificuldade de prestação de serviços compatíveis com sua condição, contribuindo para a construção e manutenção de políticas deficitárias de garantia de cidadania das pessoas em situação de itinerância.

Em relação ao conceito de itinerância Hérbert (1999) reafirma a dificuldade de definição devido à pluralidade de entendimento do fenômeno, não havendo consenso em relação ao termo. Apresenta ainda a ausência de uma teoria geral da itinerância e o caráter descritivo, das definições dadas pelos autores.

Além das definições já apresentadas Hérbert (1999), aponta baseado em uma gama de autores, outros entendimentos do fenômeno como itinerante ser aquele em situação de

vulnerabilidade decorrente de pobreza, doença física ou psíquica, ausência de recursos e apoio ou sofrendo os impactos das pressões sociais, políticas e econômicas.

Modificando um pouco o panorama Hérbet (1999) recorrendo a Thomas aponta a relação entre vagabundo e itinerante. O vagabundo é visto como pertencente às margens da sociedade, no escalão mais baixo da estrutura social, estando em condições precárias de emprego e de desqualificação social e se aproxima da figura hoje construída para o itinerante, tendo como característica principal a extrema pobreza.

Da colagem da figura do vagabundo ao itinerante Hérbet (1999) passa a pontuar a processo mais englobante do fenômeno, considerando a itinerância não somente uma questão de ordem pessoal. Ela perpassa por outras áreas como a social, subjetiva, econômica, estrutural, de saúde, etc., acrescido pela dificuldade de retorno aos modos de vida considerados “normais”, devido à ausência ou precariedade de uma rede de suporte para garantir seu retorno.

Hérbet (1999) continua a discussão sobre a itinerância tratando dos termos que melhor expressam a situação das pessoas transitando de um lugar a outro. Inicialmente ele procura verificar qual dos três termos seguintes possui melhor relação com o processo: *des sans-abri* (desabrigado; em situação de rua), *des vagabonds* (vagabundos) e *des clochards* (mendigos/vagabundos), todos remetendo à situação de fragilidade e precariedade dos laços sociais e socioafetivos.

O primeiro termo foi preferido conforme aponta Hérbet (1999) por compreender uma gama de diversos atores vivendo na rua como idosos, mulheres e crianças fugindo de situações de violência familiar ou utilizando ajuda social; pessoas egressas de hospitais psiquiátricos, jovens sem formação profissional, pessoas vindas do campo e pessoas sem condições de pagar pela moradia.

Em relação à diferenciação entre dois tipos de itinerantes: *des clochards errants* (vagabundos/mendigos errantes) e *des clochards précaires* (vagabundos/ mendigos precários), Hérbet (1999), baseado em Roy, considera o primeiro, menos numeroso e mais visível, entendido como aquele totalmente desarraigados dos laços sociais, não utilizando os meios institucionais e habituais de ajuda organizados pela sociedade.

O segundo, mais numeroso e menos visível, são aqueles vivendo em condições mínimas, excluídos das principais instituições sociais (família e trabalho), recebem benefícios sociais e ainda conseguem ter/utilizar um lugar como residência, pois são menos desenraizados em relação aos errantes, mas à maneira deles utilizam as ruas e espaços públicos como seus lugares subjetivos e recusam os modos de produção social vigente.

Tratando da itinerância Berthelot (2012, p.75-141), considera haver uma pluralidade de sentidos para a palavra, apresentando vários deles encontrados na pesquisa no Google. Os resultados chegados por ela, em língua francesa são muito semelhantes ao apresentado nesse trabalho, inclusive do sentido dado no Canadá, para itinerante como similar a pessoas em situação de rua.

A proposta do trabalho de Berthelot (2012) é discutir o turismo de montanha na contemporaneidade, via caminho a pé, denominado por outros autores de itinerância recreativa (KIRSCHNER, 2017; COSSEC, 2012-2013). Para chegar a essa forma de itinerância, os autores traçam algumas linhas explicativas e/ou conceituais sobre o termo e o sentido dado.

Berthelot (2012, p.75-141) considera umas das pesquisas precursoras sobre a itinerância a produzida no Canadá pelo “coletivo de pesquisa sobre itinerância, pobreza e exclusão social”, sobre as pessoas em situação de rua, de Quebec. Após uma apresentação dessa vertente de pesquisa a autora reporta que, há outras possibilidades de pensar a itinerância, pelo fenômeno ser complexo e multifacetado. Elencando em sua tese algumas acepções de itinerância.

Para sustentar sua posição Berthelot (2012, p.75-141) coloca a itinerância social como um fenômeno complexo, com definição difusa e extensiva, interdisciplinar, individual e estrutural, de mobilidade territorializada e com pluralidade de práticas e perfis. Portanto não restrito ao fenômeno da vida na rua e da exclusão social.

Uma acepção apresentada por Berthelot (2012, p.75-141) é a itinerância não ser apenas uma expressão de simples deslocamento, mas sim, de viagem e aventura. Outra acepção é de ela ser contracultural, servindo de base para eventos não convencionais e de afirmação, também está relacionada à cultura de etnias minoritárias, finalizando com um diagrama para demonstrar as várias expressões da itinerância social: viagem e aventura; diversidade e transversalidade, contracultura e cultura alternativa e minoria e mistura.

A itinerância para Berthelot (2012, p.75-141) indica mais a preferência particular pelo movimento e pela descoberta, contrariamente a uma prática realizada no imobilismo, produzindo a mobilização de um conjunto de interrelações e sentidos de espaços específicos construindo uma renovação coletiva e uma inovação social.

Tratando da itinerância na contemporaneidade Cossec (2012-2013, p. 24; 38-42) faz uma discussão pertinente se ela pode ser uma interpretação da mobilidade atual, considerando a nossa sociedade como da hipermobilidade, com deslocamentos cada vez mais rápidos. Esse

novo modo de deslocamento e percepção do ambiente, para o autor, estão no cerne dos problemas das sociedades modernas.

Feitas essas considerações, Cossec (2012-2013, p. 24; 38-42) aponta a itinerância como uma via para contrapor a essa lógica por ela produzir e valorizar o sentimento de liberdade, primordialmente, as realizadas a pé, fazendo descobrir paisagens e culturas de um território, diferentemente do deslocamento veloz.

Após tratar do processo de mobilidade e contemporaneidade Cossec (2012-2013, p. 24; 38-42), discute as três formas dadas à itinerância: itinerância/nomadismo; itinerância/prática física e itinerância/nova forma de descoberta. Primeiro o autor diz que o gosto da itinerância é derivado do nomadismo, renovado pelo nosso desejo de viajar para além, imaginado como melhor.

Quanto à prática física Cossec (2012-2013, p. 24; 38-42) considera como uma crença no esforço de superar a si mesmo, de resistência física e mental e como um rito de passagem, para provar sua força. Já em relação à itinerância, como forma de descoberta, ela está ligada ao lado lúdico, interativo, e por ser mais atrativa em relação ao virtual, podendo estar ligada à itinerância temática, de bem-estar, ou mistério. O ponto importante da itinerância como descoberta é seu caráter interativo com os territórios percorridos.

Cossec (2012-2013, p. 24; 38-42) finaliza sua discussão sobre itinerância considerando-a uma forma de viagem, de descoberta e de incerteza, de descobrir outras terras, de se deslocar em contraposição à imobilização, é aceitar o desconhecido e estar disposto a abrir-se a si mesmo e aos territórios.

Continuando na discussão sobre itinerância e suas definições Kirschiner (2017, p. 15; 29-37) afirma ser ela um fenômeno complexo envolvendo uma dimensão geográfica, cultural, existencial, sociopolítica, individual, biográfica, estando inscrita tanto numa trajetória de vida individual quanto num projeto de vida global. Todas essas dimensões são dinâmicas e estão inter-relacionadas.

Em relação à etimologia da palavra e o sentido próprio dado no texto, Kirschiner (2017, p. 15; 29-37), apresenta uma discussão importante para o trabalho ao afirmar que itinerante tem, também, o sentido de movimento por etapas, de fazer o caminho por etapas, designando uma ação que está sendo realizada.

Kirschiner (2017, p. 15; 29-37) continua tratando da itinerância, apontando nela o sentido de incerteza, de um itinerário não dado em linha reta, estando no âmbito do imprevisto, podendo ser uma dor no corpo, na alma, um fenômeno meteorológico, um obstáculo logístico ou material, ou mesmo, encontros inesperados.

Uma questão importante quanto a definição e modo de pensar a itinerância colocada por Kirschiner (2017, p. 15; 29-37) diz respeito ao itinerante. Ele é um coautor do processo, juntamente com os elementos apresentados para ele, num movimento de alteridade entre o tornar-se e a verdade do objeto existencial que se explicita ao fazer-se.

Por fim, Kirschiner (2017, p. 15; 29-37) complementa a questão da itinerância apresentando os modos de se viver e estar nela. São três: itinerância de proximidade, quando acontece por poucas horas; itinerância por longo tempo, quando ocorre por vários meses e a itinerância como modo de vida, quando se está vários anos nela.

Nesse estudo, temos como intuito, pensarmos a itinerância como o movimento ocorrendo por etapas, entre as várias cidades brasileiras e dentro delas. Quanto ao modo de exercer, os itinerantes podem estar abarcados nas duas vertentes, estão em situação de pobreza ou extrema pobreza, com perda, ou desistência, dos laços sociais e familiares, mas juntamente com isso, indo de um lugar a outro, estabelecendo rotas, itinerários ou utilizando os já dados para eles.

1.1.5 Itinerância e itinerante: termos muito usados e pouco discutidos

É comum encontrar os termos itinerância e itinerante em textos acadêmicos, principalmente, em artigos científicos, sem as referidas descrições terminológicas. Torna-se ainda mais explícita a ausência de conceituação, ficando implícito o conhecimento tácito pelos leitores dos sentidos atribuídos a eles nos escritos. É recorrente apenas a inserção dos termos como explicativos de assuntos abordados ou como enumeração de palavras conotativas de mobilidade e movimento.

Diante desse cenário nos propomos a apresentar algumas proposições de descrição e conceituação de itinerância e itinerante. Já adiantamos as dificuldades e limitações, devido às poucas referências sobre as temáticas, o que torna maior e mais relevante o desafio. Nossa tarefa consistirá em uma escrita e posicionamento autoral sobre o entendimento de itinerância e itinerante.

É importante explicitar também, não ser nosso interesse criar mais uma categoria, dentre tantas, a tratar do movimento, do trânsito, da mobilidade. Nossa intenção não é encerrar em um conceito os processos materiais e subjetivos complexos de ser e experimentar os lugares, os caminhos, os trajetos, as aventuras, etc. É apresentar mais um modo de olhar e pensar esses fenômenos na contemporaneidade.

O modo como o homem se posiciona no mundo está atravessado pelo movimento. O sujeito fixo, fixado a espaços e lugares físicos e subjetivos deixou de ser a tônica nas últimas décadas. Hoje, exige-se dele o movimento, o deslocar-se no espaço-tempo. A plasticidade é um atributo venerado e exigido como constituinte dos modos de vida. O mover-se e à produção do movimento, caminham *pari passu* com a lógica contemporânea de descentramento do sujeito e de produção de mobilidade.

Transitar, percorrer ou construir trajetos, roteiros de viagem, para ir de um lugar a outro, por múltiplos motivos demanda certa intencionalidade de escolha entre os caminhos apresentados, disponíveis, imaginados ou direcionados, são essas questões afeitas à itinerância e ao itinerante.

Estabelecemos, primeiramente, duas formas diferentes e inter-relacionadas do mesmo fenômeno: a itinerância como o processo de deslocamentos pelos lugares e espaços e o itinerante, o praticante desses deslocamentos.

Às itinerâncias correspondem o desenrolar do processo de caminhar entre os lugares escolhidos, apresentados, disponibilizados ou mesmo determinados por fatores naturais, sociais ou agentes de serviços e unidades assistenciais. São os roteiros organizados e produzidos para ir de um local a outro, seja de forma direta ou por paragens em pontos determinados.

O ritmo das itinerâncias não são homogêneos, podendo ocorrer de maneira mais célere ou mais compassada, a depender do modo de sua construção, do ator que a constitui e do meio utilizado para sua materialização. O modo de construção está atrelado às estratégias para andar, viajar ou fazer andar.

Geralmente, essa construção é acompanhada de meio técnico, informacional, discursivo buscando produzir arranjos organizativos para a concretização da prática, no entanto, pode ocorrer, também, as itinerâncias não planejadas, fruto dos improvisos, recursos e cenários descortinados.

Os atores dos modos de itinerâncias podem ser os próprios sujeitos, que decidem por si mesmo os trajetos e itinerários a se percorrer e/ou conhecer, ou agentes outros atuando como mediadores, em alguns casos, impositores de roteiros e lugares possíveis de passagem e permanência breve.

Já em relação aos meios utilizados para a efetuação da itinerância, há desde a prática mais ancestral do homem, a caminhada a pé, até dispondo dos meios técnicos mais avançados produzidos pela humanidade. Quanto aos meios, também, podemos inserir os acessórios

lançados mão para tornar a jornada mais prazerosa, ou mesmo, menos desgastante. Esses acessórios cumprem outro papel importante, guardam o essencial para a vida trajetiva.

Os ritmos das itinerâncias estão relacionados aos acessos e usos dos objetos técnicos, bem como, aos posicionamentos político-subjetivos ante aos modos atitudinais de construção e experiência dos percursos percorridos. A velocidade é um marcador importante na constituição das itinerâncias, seja como uma alegoria da contemporaneidade, seja como uma atitude de contraponto, exercitando um ritmo lento, compassado.

Os meios mais utilizados, além do deslocamento a pé são os automóveis e ônibus, principalmente, quando os praticantes não podem ou não estão dispostos a irem a pé aos destinos ou não possuem recursos necessários para se deslocarem, recorrem a unidades mediadoras, por meio de seus agentes, disponibilizam artefatos, a serem utilizados, como ingresso a viagem. Geralmente, o roteiro dessa viagem é arquitetado, previamente, sem a participação do praticante para, em seguida, ser comunicado ou negociado.

Ainda, no tocante às itinerâncias, podemos acrescentar dois processos inter-relacionados, mas não necessariamente interdependentes: itinerário e trajeto. Não há uma relação de causalidade entre eles e nem, necessariamente, uma contiguidade. O itinerário pode ser construído sem se traçar o trajeto, porém esse mesmo trajeto pode ser percorrido sem a construção de um itinerário.

No primeiro caso, são os itinerários produzidos cognitivos e subjetivamente. São os projetos, fantasias, as rotas não esquadrinhadas, não traçadas. São os imaginários, as imagens do pensamento em elaboração. No segundo caso são os trajetos já dispostos e esquadrinhados, antecipadamente, com pontos definidos e percorridos com pouca mediação e possibilidade de mudança na rota. São as ligações lineares de início e fim dos pontos definidos.

Em uma apresentação terminológica preliminar consideramos por itinerário os roteiros construídos de caminhada, de viagem, constituída simbólica, afetiva, cognitiva e experienciados corporalmente. O itinerário é o orientador das rotas a serem percorridas e dos ritmos de deslocamentos. Ele é feito e refeito constantemente conforme as condições materiais e subjetivas dadas.

Já por trajeto consideramos o espaço percorrido entre um ponto e outro, a direção tomada para a consumação do percurso. São os traços, os rasgos aos quais se utilizam ou estão inseridos. Os trajetos estão mais afeitos a processos materiais em sua constituição e cumprimento. O deslocamento é dado considerando a saída, o caminho e a chegada.

Dada a apresentação e descrição já posta sobre as itinerâncias, é oportuno dizer de qual itinerância estamos tratando nesse texto. Antes de explicitar nossa opção, é mister considerar

a multiplicidade de usos dos termos como os que dizem respeito aos referentes, aos meios digitais, como também, relativos aos cognitivos, de escrita e de produção teórica.

Nossa proposta se limita à itinerância física, corporal, dessas que o sujeito faz de si mesmo, o meio e o fim nas produções de caminhos, percursos, trajetos, mesmo que mediado por agências e agentes. Ao tratarmos da itinerância física, não excluimos a cognição e a subjetividade como constituintes do processo, apenas elegemos a atitude corporal como o modo precípua de se posicionar perante as instâncias que o atravessam e a experienciar os trajetos, espaços e lugares.

A experiência da itinerância e a itinerância como experiência são modos fundantes da constituição do sujeito itinerante. É nessa relação, nessa fusão em alguns momentos, que consiste a força incitadora do movimento, de estar a caminho – no caminho, de estar, criar e recriar rotas, trilhas, percursos. Na experiência-itinerância-experiência está a marca indelével do deambulante em suas imbricações com os espaços e lugares acessados, constituintes e constituídos.

Enredado nessa teia de meios técnicos, materiais, sociais, culturais, afetivos, subjetivos, o itinerante se posiciona junto ao mundo. O itinerante em suas andanças, trocas, desejos, riscos, perigos, provisoriedades e imprevistos, faz-se itinerante. Sem a possibilidade de exercício das andanças, da construção de itinerários, trajetos não há garantias da existência do modo itinerante de vida.

Utilizar a palavra itinerante, para definir apenas uma forma de tratar dos modos de deslocamento no mundo, torna-se uma tarefa, praticamente, infrutífera, devido à variedade de atores utilizando-a, cada um no seu viés. A convergência em todos eles, diz respeito ao processo de ir de um lugar a outro, com alternâncias de paragens e como um movimento vetorial, de sair do seu lugar para ir em direção a outro.

A paragem é um ponto importante a se considerar em relação ao itinerante. Ela se torna um momento de estacionamento, redução da velocidade de trânsito, momento de refletir sobre a viagem, para traçar estratégias do próximo caminho a percorrer e dos recursos a se utilizar para a nova viagem. Também é uma oportunidade de descobrir as oportunidades oferecidas pelo lugar de parada e de trocas com outros, itinerantes ou não.

O itinerante não apenas segue a esmo os itinerários, rotas, sendo conduzidos, passivamente, pelas forças sociais, institucionais, estatais. Há um jogo de negociações, de ceder e ganhar, ou melhor, ceder-ganhar para poder exercer seus percursos. Ele se torna um produto e produtor de caminhos a serem percorridos, disponíveis e disponibilizados. Constrói e se reconstrói diante das exigências institucionais e das demandas subjetivas.

Ao tratar dos percursos, dos caminhos disponíveis ou disponibilizados aos itinerantes, podemos propor que estes não são ilimitados. Eles são frutos de uma série de transformações naturais, espaciais, técnicas, tecnológicas, sociais, culturais que os constroem, reconstroem, destroem, interditam, tornando-os mais ou menos célere, mais ou menos lentos, tortuosos, sinuosos. É diante dessa plêiade de produções e interações que o itinerante está inserido.

Provisoriamente, entendemos itinerante como aquele que vive a e na itinerância, dá forma e vida à itinerância, e por sua vez é formado, engendrado por ela. É o sujeito das paradas e seguidas, do intercurso, dos interstícios. Sua predileção é estar no entre, partida e chegada são breves suspensões temporoespaciais dos movimentos nos percursos e itinerários apresentados ou produzidos.

Ao tratar do movimento como um dos processos constituintes do itinerante e do seu modo de vida, é necessário realizar uma torção quanto a forma de materialização deste. O movimento para o itinerante não é daquele contínuo e homogêneo. Ele se dá e se mostra segmentado, marcado por paradas provisórias ou prolongadas e por retomadas sucessivas. É à maneira de uma dialética a marca o modo de ser itinerante.

O movimento itinerante, ainda, conjuga uma espécie de ludicidade de ir-parar-ir, um prazer de experienciar os espaços e lugares percorridos e a percorrer. O jogo é parte integrante das suas caminhadas e paradas, é um jogo mediado pelo corpo, e a partir dele se faz as trocas, as mediações, as relações. É nele, também, que são vividas as coerções, as restrições, as estratégias de homogeneização e de dessubjetivação; o jogo e interjogo, facetas das práticas itinerantes cotidianas.

O modo de vida itinerante ocorre no uso dos lugares, entremeada pela construção e consumação de itinerários, imaginados ou reais, nos arranjos e táticas para a escolha, acesso e permanência, pelas artimanhas dialógicas e posicionais. Ele se serve do lugar, na sua curta estada, tal como um hóspede na casa do anfitrião. O anfitrião é a cidade, suas ruas, passagens, estabelecimentos e outros artefatos produzidos.

O itinerante age como convidado, mesmo não o sendo. Escorregadio, vai deslizando pelas frestas abertas ou rotas criadas à revelia. É uma ousadia dispor dos lugares, inicialmente, não construídos e destinados a ele e, fazendo isso, acaba mesmo que incidentalmente, por perverter e subverter as racionalidades constituídas. Tal postura pode lhe causar dissabores e “convites” a se retirar dos lugares usados, ou mesmo, poder decidir se esgueirar e zarpar para outras plagas.

É próprio do itinerante, também, dar sentidos e fazer usos diversos dos usuais dos lugares de passagem e de paragem. Está mais voltado a tê-lo como um processo de

experiência, de vinculação, mesmo breve, do que a servir-se dele como espaço de trânsito, como apenas um meio de passagem para se chegar a determinado ponto.

Ao dizer que o itinerante dá sentido e faz usos diversos dos usuais, não excluimos as formas hegemônicas de usos dos lugares e dos modos de utilizar as passagens. O itinerante pode se servir desse modelo, no entanto, esse modo não é preferencial e preponderante em suas andanças. Ele o faz como uma alternativa ou por coerção.

O itinerante se move, preferencialmente, de modo lento, compassado, mesmo utilizando os meios rápidos de deslocamento, pois não há pressa, urgência para se chegar ao destino. Para o itinerante o destino pode ser apenas um subterfúgio para a caminhada, para a viagem.

Estar em viagem, assim como utilizar os lugares predominantemente citadinos, acaba por se transformar em um dos referentes da vida itinerante. Ela se torna um meio de acesso ao próximo lugar de parada, ela de certa maneira, se torna um elo entre os lugares, assim como disponibiliza as paisagens e o desenrolar dos itinerários nos espaços.

A subjetividade itinerante está engendrada pelo caminhar, pela experiência dos lugares de paragem, das passagens e das viagens, pelos afetos produzidos e vividos nos itinerários, pelas estratégias e táticas de existência, resistência e de afirmação do seu modo de vida. O itinerante é um ser movente, movente por etapas, porque há uma certa necessidade em parar, estacionar, explorar os ambientes entre um percurso e outro.

É na descontinuidade dos deslocamentos que ele se reconhece, nas segmentações das caminhadas, no estar e poder partir a qualquer tempo que ele se afirma. Ele busca tomar para si as escolhas dos destinos, mesmo com as forças coercitivas o circundando. É ainda característico do itinerante a provisoriedade, o estacionar, mas não se fixar. Se fixar significaria refrear sua potência e um duro golpe em sua condição de sujeito do entre, do percurso, dos itinerários.

Do mesmo modo é parte da constituição da subjetividade itinerante, os modos de lidar com as instituições, os estabelecimentos, os equipamentos, as unidades de atendimento criados para atendê-lo. É preciso encontrar maneiras de se posicionar e articular seu discurso de forma a ir ao encontro dos desígnios das políticas e das práticas profissionais exercidas, defendidas e produzidas pelo Estado.

É preciso produzir artimanhas, táticas de convencimento para dar continuidade as suas itinerâncias. É preciso ter astúcia para poder deslocar, parar, encontrar lugar de permanência breve, negociar, barganhar, convencer. Sem tais recursos, as estadias e viagens poderão se

tornar mais difíceis. Sem eles a possibilidade de alimentar-se, dormir, utilizar estabelecimentos para higiene, dinheiro, carona ou passagem reduzirá drasticamente.

Os itinerantes ao se utilizarem dos serviços socioassistenciais e das unidades assistenciais para realizar e manter suas andanças, estão inseridos nessa dinâmica. Recorre às suas astúcias, suas táticas e estratégias para mediar as estadas nas urbes e recursos para permanência e continuidade das itinerâncias.

Os serviços e unidades, assim como os modos de organização das cidades, centralidade e dinâmica socioeconômica, suas políticas para itinerantes, ambientes, recursos, sociabilidades com cidadãos, etc., constituem eixos orientadores para as produções de itinerários. Em muitos casos, há uma construção de rotas, de circuitos, pelos quais é possível percorrer servindo-se dos benefícios ofertados, das trocas com outros itinerantes ou mesmo com os ganhos obtidos dos cidadãos.

Nas relações entre as cidades, com seus espaços e lugares, os serviços socioassistenciais, as políticas sociais e para a itinerância vão se desenrolando as vidas e as trajetórias de pessoas que de alguma maneira fazem do movimento sua condição e um modo de se afirmar no mundo.

Dentre essas pessoas estão aquelas em situação de vulnerabilidade que deambulam pelos interstícios deixados pelas racionalidades constituídas por políticas, instituições, regulamentos, etc., utilizando em muitos casos, dos excessos produzidos pela sociedade e pelo Estado.

As relações com os serviços e unidades ocorrem com maior intensidade com essas pessoas, por ser o referente e mediador para as itinerâncias. Há um direcionamento para esses estabelecimentos quando se aporta em alguma cidade, por eles de certa maneira, se “especializarem” na atenção e manejo da política das mobilidades itinerantes.

São nos jogos de força entre itinerante, cidade, cidadãos, políticas, normas, regulamentos, estabelecimentos, agentes, práticas, nas táticas, estratégias, astúcias que vão se enredando, compondo-se, recompondo-se, instituindo maneiras de fazer e viver itinerante. Os percursos são enlaçados e entrelaçados nessa dinâmica.

Esses modos de fazer e viver itinerante são configurados e reconfigurados de modo diverso a depender das relações estabelecidas e dos lugares que elas se dão, se em cidades grandes, médias ou pequenas. A cidade de Paranaíba, uma cidade pequena, não está alheia a esse processo. Ela também dá seus contornos às itinerâncias e aos itinerantes, conforme descreveremos nesse trabalho.

1.1.6 Lentidão e Circuito Inferior da Economia

Antes de tratar da pobreza realizaremos um voo panorâmico sobre a discussão de Milton Santos sobre fixos e fluxos, meio técnico-científico-informacional e os dois circuitos da economia, por eles estarem intimamente ligados aos modos de vida contemporâneos, baseados no modo capitalista de produção.

Iniciaremos com as proposições de Santos (2014a; 2014b; 2014c) sobre os fixos e os fluxos. Eles são pontos de referência para pensar o espaço e sua produção, pensar as formas de interação humana e criação de espaços e lugares, mobilidades e fixações. Eles são componentes de um mesmo processo, interagindo e alterando-se mutuamente e constantemente. Há uma dialética na maneira de pensar os fixos e os fluxos.

Os fixos para Santos (2014b; 2014c) são os espaços construídos, os meios técnicos utilizados, os pontos produtivos, os pontos geográficos, pontos de serviços, são os objetos localizados como empresas, escolas, hospitais, unidades de serviços assistenciais e de saúde, instituições financeiras, etc. Eles definem a quantidade e a qualidade das técnicas.

Santos (2014b) apresenta dois modos de produção e organização dos fixos na cidade: os fixos privados e os fixos públicos. Os primeiros são estabelecidos, consoante às leis da oferta e da procura, seguem a lógica do mercado. Os segundos, são estabelecidos para seguir os princípios sociais, não para atender os princípios do lucro, são geralmente os serviços essenciais à vida do cidadão. Continua o autor afirmando, ser, os fixos os dominantes nos países ditos subdesenvolvidos.

Em se tratando dos fluxos, Santos (2014b; 2014c) aponta ser mais difícil realizar uma análise devido a ausência de dados, mas o autor considera-os como o movimento, a circulação. É a mobilidade e o trânsito, o ir e vir, o deslocamento das coisas, processos e pessoas. É por meio deles que também podemos entender os fenômenos de distribuição e consumo de bens e serviços.

Para Santos (2014b; 2014c) os fixos além de uma dimensão concreta, chamado por ele de objeto técnico, possui uma dimensão social, dada pelos fluxos. São os fluxos os propiciadores, por assim dizer, dos sentidos dados aos fixos e também os produtores de condições maiores e menores de desigualdades, como exemplo, a distância entre a residência e o trabalho.

Há também, segundo Santos (2014b; 2014c) uma dimensão política nessa interação. Por meio dela são criadas uma série de estratégias de produção de movimento das massas, ideias, bens e capitais. A função política exercida sobre a distribuição e função

dos fixos e os modos de organização dos fluxos contribui para a construção desigual de mobilidade, de acumulação, de condições de trabalho, moradia entre outros.

Em seu livro “A natureza do espaço”, Milton Santos (2014a) alarga a discussão sobre fixos e fluxos utilizando dois termos mais abrangentes, quais sejam, sistemas de objetos, baseados em configurações territoriais e marcados pelos complexos naturais e pelas e produções humanas e sistemas de ações, baseados em relações sociais produzindo sentidos, significados na produção do espaço.

Milton Santos (2014a), segue a mesma perspectiva da definição de fixos e fluxos, mas em relação à categorização de sistemas de objetos e sistemas de ações como componentes do espaços, há uma releitura do entendimento da relação entre os sistemas, colocando-os como um quadro único, indissociável, solidário e contraditório, com os sistemas de objeto condicionando a forma como se dão as ações e estas, por sua vez, levando a produção de novos objetos ou se realizando nos já preexistentes.

Para Santos (2014a) há uma profusão de objetos criados e utilizados pela humanidade. Os objetos, cada vez mais artificiais são frutos de um processo histórico e social, não se apresentam como coleções, eles são sistemas se compondo e se articulando de forma a se apresentarem em um conjunto de relações, arranjados de tal maneira, para possibilitar atender a uma série de demandas já postas ou criadas.

Os sistemas de ações para Santos (2014a) são próprias dos homens, pois possuem intencionalidade, estão no campo das interações sociais e nas representações dessas, mediadas pelos objetos. Eles são os modos de significação da vida no espaço, a necessidade de criação e recriação, mas não dadas na mesma medida. Alguns possuem maior poder de ação em relação a outros, muito pela possibilidade de manejar os sistemas de objetos, pelo acesso ao meio técnico-científico-informacional.

Para tratar do meio técnico-científico-informacional, Milton Santos (2014a) faz antes, uma explanação sobre o meio geográfico e seus períodos, dividindo-os em três: o meio natural, até a invenção do uso das máquinas; o meio técnico da invenção das máquinas até a segunda guerra mundial e o apresentado acima, estendendo-se até os dias atuais.

O meio natural para Santos (2014a), é aquele ainda praticamente sem modificações da natureza e da relação mais corporal e local do homem com o ambiente, garantido as bases e condições materiais de existência dos grupos. Nesse período as técnicas e o trabalho eram diretamente ligados à natureza, sem mediação. E os comportamentos eram de preservação do espaço, bem como, de continuidade dos meios de vida.

O período técnico, segundo Santos (2014a) representa o início do espaço mecanizado, havendo uma composição de objetos culturais e técnicos. Há também um crescimento do número de artefatos e de produtos artificiais, com a sobreposição dos objetos técnicos e maquinizados sobre as forças naturais e do tempo social sobre o natural. Nasce também o desejo e a confiança do homem de domar a natureza e criar uma série de artefatos para tornar o ambiente tecnicizado.

Já no período técnico-científico-informacional, para Santos (2014b) ocorre uma intensa interação entre a técnica e a ciência, possível devido ao mercado, que a partir delas, se torna global, imprimindo uma mudança significativa sobre a natureza. Acresce ainda a ascensão da informação como corolário desse processo produzido pela transfiguração dos processos técnicos e científicos.

Ciência, tecnologia e informação, segundo Santos (2014a) é o substrato da produção, utilização e funcionamento do espaço, participando da criação de novas espécies (animais e vegetais), de artefatos materiais, imateriais e inumanos. Esse processo não é apenas privilégio dos grandes centros, ele invade até os mais recônditos espaços, produzindo em grande medida, um mundo artificial, chamado de tecnicização e cientifização da paisagem.

Santos (2014a) afirma ser o meio técnico-científico-informacional produtor de homogeneização, aparentando geograficamente a globalização. A produção de objetos ocorre de maneira rápida e generalizada e a circulação se torna um dos fins da lógica do mercado e dos processos globais, sobrepondo-se às demais.

Essa forma de organização privilegia os atores hegemônicos, possuidores dos meios econômicos, políticos, culturais, tecnológicos e informacionais, rompendo o equilíbrio existente para criar outros mais fugazes em relação à população, ao capital, ao emprego e outras formas de construção de relações sociais e socioespaciais.

As formas de organização do meio técnico-científico-informacional contribuem, significativamente, para entender o processo de produção de dois circuitos da economia em países subdesenvolvidos. São eles segundo Santos (2008; 2013; 2014d): Circuito Superior da Economia Urbana e Circuito Inferior da Economia Urbana.

Os dois circuitos da economia urbana, conforme aponta Santos (2008, 2013, 2014d) são frutos da modernização tecnológica, mas a forma como se dá a organização dos processos de produção, distribuição, uso, consumo e apropriação dos recursos e capitais é bem diverso. O Circuito Superior se beneficia diretamente das atividades decorrente dos progressos tecnológicos. O Circuito Inferior se beneficia indiretamente ou nem se beneficia das atividades decorrentes dos progressos tecnológicos.

Milton Santos (2008, 2013, 2014d) continua a realizar as distinções entre os circuitos superior e inferior, afirmando ser a distinção básica e fundamental entre os dois a diferença de capital, tecnologia e organização dos meios técnicos, tecnológicos e informacionais. No circuito superior o capital é do tipo intensivo, volumoso, importado. Já no circuito inferior o capital é nacional, baixo, reduzido e o trabalho é intensivo.

Em relação ao Circuito Superior da Economia Urbana, segundo Santos (2008, 2013, 2014d) há a utilização de tecnologia avançada, manipulação de grandes volumes de bens, atividades de manipulação de preços e lucro a longo prazo com consequente acumulação de capital, clientela centralizada e hierarquizada, contando com ajuda direta ou indireta governamental.

Milton Santos (2008, 2013, 2014d) prossegue apresentando as características do Circuito Superior da Economia Urbana, orientado para a grande quantidade e qualidade de estoque, a possibilidade de crédito bancário e institucional a juros baixos, os custos fixos de produção e distribuição são importantes fatores a serem levados em consideração, há uma grande necessidade de utilização da publicidade para afirmar suas marcas, a reutilização de bens é praticamente nula e a dependência do exterior é grande.

Tratando do Circuito Inferior da Economia Urbana Santos (2008, 2013, 2014d) afirma ser ele menos ou não burocrático, utilizando pouco capital, trabalhando com preços variáveis e negociáveis (pechincha), não possuindo a perspectiva de acumulação de capital, com interesse voltado para garantir a sobrevivência cotidiana, a clientela é direta e pessoal, não havendo ajuda governamental, sendo em alguns lugares perseguidos como é o caso dos vendedores ambulantes.

Milton Santos (2008, 2013, 2014d) elenca ainda outras características do Circuito Inferior da Economia Urbana como: possuir estoques em pequena quantidade e em qualidade inferior, o crédito ser mais pessoal e não-institucional a juros elevados, os custos fixos de produção e abastecimento são desprezíveis, a utilização da publicidade é insignificante ou praticamente nula, a reutilização dos bens é muito frequente e a necessidade do exterior é reduzida ou praticamente nula.

Para Milton Santos (2008, 2013, 2014d) os dois circuitos da economia urbana são inseparáveis, antitéticos mas não são considerados dualistas. Eles compõem e dão vida à cidade e a economia urbana. São duas formas de expressão das modernizações, com preponderância do circuito superior na tomada de decisão e de direcionamento de políticas devido a dependência do circuito inferior.

A dependência do circuito inferior se expressa para Santos (2008, 2013, 2014d) pela diferença significativa de organização e domínio dos meios de produção, pela necessidade de acesso a produtos, bens, serviços, informações, tecnologias, produzidos e distribuídos pelo circuito superior, pela venda da força de trabalho aos industriais, bancários, atacadistas, além da entrada ou saída de capitais da cidade.

Milton Santos (2008, 2013, 2014d) afirma que esses dois circuitos não ocorrem de maneira igual em todas as cidades, principalmente as atividades do circuito superior, ocorrendo em sua forma mais avançada em metrópoles. Nas cidades locais (cidades pequenas) ele é bem incipiente, ganhando maior força o circuito inferior com as trocas e arranjos locais.

O circuito inferior abarca em termos quantitativo o maior contingente populacional, tanto em termos nacionais, quanto em termos locais. Ele canaliza uma massa de pessoas com os mais variados modos de produzir, consumir, trabalhar, habitar, se deslocar. São aqueles com a necessidade de criar e recriar suas vidas ante a falta de uma série de meios tecnológicos, industriais, decisórios, etc., por isso ele está diretamente ligado à pobreza, chegando Santos (2008) a considerá-los causa e efeito.

Circuito inferior e pobreza, na sua produção e reprodução, estão atrelados ao mesmo contingente: ao precário acesso e satisfação, tanto quantitativa, quanto qualitativa, das necessidades produzidas pelo mundo moderno, estando obrigados ou a consumir bens manufaturados esporadicamente ou diminuir seu consumo, substituindo-as por equivalentes. Há também uma diferença significativa no uso e apropriação da cidade, mas esse uso diverso é tratado por Santos (2001, 2002, 2014a) como lentidão, como um certo modo de resistência, frente ao modo hegemônico de vida sob os desígnios do capitalismo.

Santos (2014a) contrapõe a tese defendida por Virilio (2014, 1996) do sujeito dromológico sob o signo da velocidade em que o tempo apaga o espaço, da transparência dos espaços, afirmando primeiramente não haver anulação do espaço pelo tempo, pontuando ainda haver vários tempos dentro da cidade, ou melhor, a cidade é atravessada por vários tempos e com espaços luminosos e opacos coexistindo.

Os espaços luminosos para Santos (2014a) são aqueles tributários da modernidade globalizadora, são produzidos pelo capitalismo cosmopolita, servindo para o consumo e vetor de velocidade, está no campo das aparências. Já os espaços opacos, em contraposição, são áreas menos modernas, servindo a atividades marginais produtoras de outra racionalidade devido a incapacidade de se subordinar à racionalidade dominante. São os espaços dos pobres, migrantes, minorias, “excluídos”. É o espaço da emergência da lentidão.

A relação sujeito-cidade para Milton Santos (2001; 2002; 2014a) ganha outros contornos com a lentidão. É por meio dela que os pobres vivenciam, experienciam e ressignificam os usos da cidade, transformando os espaços, transformando as imagens em miragens, demonstrando uma passividade diante do mundo informacional, mas sendo extremamente ativos no mundo comunicacional. É uma relação mais corpórea, orgânica e prospectiva.

Milton Santos (2002, 2014a) numa inversão das proposições de Virilio, afirma não ser os homens velozes a comandar o tempo, mas sim os homens lentos, fazendo um elogio à lentidão na cidade, elencando como figura típica desse modo de vida na cidade os pobres, os agentes produtores de modos de r(e)xistência por meio da lentidão e de (re)significação dos tempos da cidade, vivendo uma temporalidade outra, diversa da temporalidade hegemônica.

Santos (2001, 2014a) continua, ainda, na discussão sobre a lentidão e velocidade refutando a ideia defendida por Virilio da velocidade como o eixo orientador de todos os modos de vida e de produção política, social e de subjetividade, o imperativo do sujeito impelido à velocidade no mundo contemporâneo. Santos afirma ser possível dispor da velocidade conforme proposta por Virilio sem, no entanto, utilizá-la, e também fruir da modernidade atual, sem necessariamente ser o mais veloz.

Essa não “aceitação” da velocidade imposta, conforme Santos (2001; 2002), só é conquistada na lentidão, no tempo dos hegemonzados atuantes em velocidade lenta, em ritmo alheio aos imperativos do tempo rápido (hegemônico). Para ele os homens lentos não necessitam se submeter à velocidade rápida, esta é tributária da economia, das firmas e dos homens velozes.

A lentidão torna-se uma configuração de resistência dos pobres perante a força imprimida pelo sistema capitalista da velocidade compulsória. Ela pode ser vista conforme aponta (Santos, 2001), como um projeto de exercício de cidadania e democracia. Pensar a lentidão, como modo de se posicionar no mundo, não é uma tentativa de retorno ao passado, mas sim, uma luta para dispor de diversas maneiras de utilização e vivência da velocidade. A velocidade da lentidão pode se tornar uma força democrática e de promoção de cidadania.

Lentidão, circuito de economia inferior e pobreza são termos que se engendram nas proposições de Milton Santos, possuindo uma relação intrínseca e várias perspectivas. Eles podem ser tanto produzidos pelo mundo moderno, pelo processo hegemônico do capital, como serem produtores de resistências e usos inusuais dos produtos modernos e capitalísticos. Não se submetem passivamente, sem criar estratégias de atuação sobre os espaços citadinos, mesmo sem todas as armas disponíveis e disponibilizadas pelo sistema hegemônico.

1.1.7 A pobreza

Tratamos de pobreza no cotidiano, sem muita preocupação como se seu conceito fosse uníssono e de fácil entendimento. Todos apresentam uma ideia sobre pobreza, acreditam possuir um entendimento factível para defini-la, demonstrá-la empiricamente e encontrar soluções para sua erradicação. Mas será tão certo e simples definir pobreza?

Aqui, nesse momento, propomos apresentar algumas leituras sobre a pobreza e suas contingências. Acrescentamos ser esse tema fruto de muita controvérsia, debates acalorados e embates sociais e políticos. Assim nosso propósito será bem modesto, fazer uma panorâmica sobre os sentidos do termo e do seu conceito.

Tratando da pobreza, Mollat (1989) inicialmente realiza um apanhado das terminologias e significados adotados em várias línguas para a mesma palavra. Para ele o termo pobreza, do latim *paupertas* e *pauper*, recebe uma série de variações como *povreté* e *pauvetré*, *povre* e *pauvre* em francês; *povertà* e *povero* em italiano; *pobreza* e *pobre* em português e espanhol; *poverty* e *poor* em inglês, além de *armut* e *arm* em alemão, mas com sentidos sinônimos.

A palavra pobreza para Mollat (1989) nessas línguas teve, inicialmente, uma função qualitativa (adjetiva), sendo em seguida empregada como substantivo. Passando da qualidade atribuída a pessoa à condição da pessoa de qualquer nível e status social afetado por uma carência. Denota também uma situação de inferioridade da sua condição e estado. Nesse sentido, a pobreza ganha um aspecto de relatividade, pois todos são mais ou menos pobre em algum aspecto em relação ao outro.

Mollat (1989) continua tratando da passagem da adjetivação para a substantivação das palavras pobre e pobreza, afirmando que o uso da palavra pobre no plural possibilitou uma visão mais genérica e quantitativa, tratando-a como um grupo social, emergindo sentimentos de piedade ou inquietude.

O processo de generalização e abstração foi possível, segundo Mollat (1989) devido à transformação do adjetivo em substantivo, já não era mais “pobre”, mas “o pobre”, “um pobre”. Um único termo exprime a imagem de aflito, de estado de aflição, compaixão, horror, potencial de revolta e temor social.

O emprego das palavras pobre e pobreza para Mollat (1989) sofreu lentas e profundas mudanças nas noções e sentidos atribuídos a elas, seus sinônimos, antônimos e associações verbais. Um primeiro ponto é a contraposição das palavras *pauper* e *nobilis* (qualidade moral,

nobreza). Outros termos estão vinculados à privação, a deficiência de algo e, por conseguinte, à pobreza.

Mollat (1989) apresenta uma série de termos vinculados à pobreza de maneira direta ou indireta como: impecúnia (*egens, egenus, indigens, inops, insufficiens, mendicus, miser*) em português; indigente, miserável, mendigo; deficiência/privação alimentar (*esuriens, famelicus*) – faminto.

Há também conotações de sentimentos de compaixão ao utilizar (*miserabilis, miserabilis persona*), admiração (*pauper verencus*) pobre envergonhado, vinculação à imagem de Cristo (*pauper Christi*), condescendência (*pauperculus, paupertinus*) – pobrezinho, humildade (*humilis*), fraqueza (*impotens*), vulgaridade, pessoa rústica (*ignobilis, vilis*), sujo, esfarrapado, pobre como repugnante (*abjectus*). Esses e outros termos como *abjectio, humilitas, paupertas* são, segundo Mollat (1989) adjetivos substantivados para designar os pobres.

Utilizando como referência Bernardo de Claraval e Pedro de Bois, Mollat (1989) apresenta diferenças entre as palavras *egenus* e *pauper*. *Pauper*, utilizado para pobres (desvalidos), aos quais a ajuda é uma questão de justiça e *egenus* para o grupo composto por órfãos, viúvas, peregrinos. Já, o termo indigente, era vinculado a um déficit de caráter. Há também a distinção entre pobreza voluntária, a vivida pelos monges (*paupertas spontanea*), a pobreza simulada dos hipócritas (*silumatoria*) e a pobreza involuntária, daqueles obrigados a viver na pobreza (*coacta*).

Mollat (1989) continua a tratar das sinonímias e antonímias para dizer, conceituar, relacionar à pobreza. Uma sinonímia utilizada foi entre pobreza e trabalhador no campo como a expressão “pobre trabalhador” (*pauper, agricola, laborator*) para designar as pessoas a trabalhar a terra para obtenção do sustento. Colada a essas palavras aparecem outras como (*anxietas, angustia*) para designar angústia e aflição e (*carestia, penuria*) para referir à falta de recursos, esses termos remetem à vulnerabilidade frente às dificuldades e incertezas.

No tocante às antonímias Mollat (1989) faz as seguintes observações: inicialmente a posição de inferioridade do pobre diante do homem de poder (*potens*), possuidor de força militar (*miles*), com liberdade cívica (*civis, burgensis*) ou riqueza (*dives*). Em outra acepção, houve uma colagem dos termos pobre e pobreza, inicialmente ligados a ordem religiosa, para uma qualificação depreciativa e truculenta do vocabulário, associando a eles, preguiça, delinquência, marginalidade, criminalidade.

Após a extensa ilustração das acepções tomadas pelos termos, pobre e pobreza, e seus usos, cabe agora a tentativa de definir o conceito e características. Recorremos, como primeira

apresentação terminológica, a Mollat (1989, p.5). O pobre para ele possui uma diversidade de sentidos e modos tanto pessoais, quanto sociais e culturais, variando conforme as épocas, os lugares e os processos econômicos.

O pobre é aquele que, de modo permanente ou temporário, encontra-se em situação de debilidade, dependência e humilhação, caracteriza-se por privação de meios, variáveis segundo as épocas e as sociedades, que garantem força e consideração social: dinheiro, relações, influência, poder, ciência, qualificação técnica, honorabilidade de nascimento, vigor físico, capacidade intelectual, liberdade e dignidade pessoais. Vivendo no dia-a-dia, não tem qualquer possibilidade de revelar-se sem a ajuda de outrem. Uma tal definição pode incluir todos os frustrados, todos os enfeitados, todos os associas, todos os marginais; ela não é específica de época alguma, de região alguma, de meio algum. Tampouco exclui aqueles que, por ideal ascético ou místico, decidiram afastar-se do mundo ou que, por devotamento, optaram por viver pobres entre os pobres.

Em continuidade a conceituação e categorização da pobreza, Santos (2012) traça um panorama de autores que escreveram e discutiram sobre a temática. A autora sumariza as transformações do entendimento sobre a pobreza, afirmando ser ela fonte de preocupação desde tempos antigos, vista até o início da modernidade como sinônimo de miséria, incapacidade. Na atualidade o tema ganha outros contornos e outros sentidos, ampliando o leque de entendimento a depender da tradição de pensamento.

Santos (2012) fundamenta-se numa série de autores portugueses, para apresentar o entendimento sobre pobreza, considerando ser ela a privação ou falta de recursos, podendo assumir diferentes matizes como econômicas, sociais, nutricionais, habitacionais, vestuário, saúde, educação, condições de emprego ou desemprego etc., tanto de forma isolada quanto por múltiplas dimensões.

As tentativas de explicação da pobreza, conforme aponta Santos (2012), é referenciada pelos trabalhos de Spicker pode ser pensada em três categorias: necessidade material, circunstâncias econômicas e relações sociais.

A primeira diz respeito à privação de bens materiais; a segunda se refere a quem não possui recursos econômicos e acesso a bens e serviços e a terceira trata da pobreza como dependência de apoio e benefícios sociais. Assim para a autora a pobreza remete a menores possibilidades de possuir bens e apoios.

Dando continuidade a sumarização do entendimento sobre pobreza, Santos (2012) apresenta as tradições de pensamento sobre o fenômeno, dividindo em três: tradição culturalista; tradição socioeconômica e desenvolvimento de conceitos recentes.

A tradição culturalista foi iniciada nos anos 1940, com estudos com famílias e pessoas vivendo em meios considerados degradados e segregados, onde se encontrava crianças em

situação de rua, pessoas sem teto e toxicodependentes. Para essa abordagem a pobreza era considerada como a junção desses grupos como forma de defesa do restante da sociedade. Os laços entre eles eram fortes e o grupo se fechava entre si criando redes de relacionamento, propiciando assim a cultura da pobreza.

A tradição socioeconômica, para Santos (2012), diz que a pobreza está associada à forma como os recursos econômicos e os poderes políticos estão distribuídos em determinada sociedade, e o pobre é aquele que não possui meios suficientes para satisfazer as necessidades básicas. A causa da pobreza para os autores defensores dessa abordagem são os constrangimentos estruturais e a falta de acesso aos bens e serviços para satisfazer as necessidades.

Já o desenvolvimento de novos conceitos, conforme Santos (2012), aborda novas perspectivas para o entendimento da pobreza, trazendo novas terminologias e novas metodologias de pesquisa da questão. Os novos conceitos são: pobreza absoluta, pobreza relativa, pobreza objetiva, pobreza subjetiva, pobreza temporária, pobreza duradoura, etc.

A pobreza absoluta diz respeito ao limiar de pobreza, indicativos de recursos considerados básicos, gasto mínimo para adquirir os bens. Já pobreza relativa está ligada a pessoa não conseguir adquirir um padrão de vida, hábitos e atividades considerados condizentes com a sociedade onde vive.

A pobreza objetiva está ligada ao padrão de referência que a sociedade utiliza para definir pobreza (rendimentos, calorias). Ao passo que pobreza subjetiva depende das opiniões dos investigadores ou das próprias pessoas consideradas pobres e da sociedade. A pobreza duradoura refere-se a um padrão cíclico e permanente das pessoas nessa situação, já a pobreza temporária as pessoas ficam por determinado tempo em estados considerados de pobreza.

Santos (2012), referenciada em Capucha, continua a discussão apresentando os grupos vulneráveis a pobreza, aqueles mais vulneráveis e suscetíveis de serem afetados. Também são divididos em três, quais sejam: grupos com handicap específico; grupos desqualificados e grupos marginais.

O primeiro grupo se refere a pessoas com participação social limitada, com maiores possibilidades de serem alvos de discriminação. A esse grupo pertencem pessoas com deficiência, doença crônica e trabalhadores imigrantes. O segundo grupo diz respeito às pessoas com níveis baixos de participação social decorrente de baixa escolaridade e pouca ou nenhuma qualificação profissional. Faz parte desse grupo, trabalhadores sem qualificação ou desempregado por longo período.

O terceiro e último grupo, dos marginais, é composto pelo conjunto de pessoas com modo de vida não adaptativo às normas sociais, sofrendo estigmatizações e ruptura social. São exemplos desse grupo toxicodependentes, pessoas em situação de rua, ex-detentos e outros “deserdados”. O perfil preferencial das pessoas desse grupo é ser solteiro, do sexo masculino, pouco ou nenhum recurso financeiro e conflitos familiares.

Ainda em continuidade das tentativas de sumariar os variados entendimentos sobre pobreza, Codes (2008) e Soares (2009) fazem esforços para catalogar e classificar as diversas construções teóricas e aplicadas sobre o tema. As abordagens são distintas, mas as tipologias de pobreza são similares nos dois trabalhos. Codes (2008) propõe investigar a trajetória do pensamento científico sobre a pobreza e Soares (2009) a analisar as metodologias para se estabelecer as linhas de pobreza.

Codes (2008) ao tratar da trajetória do pensamento científico sobre a pobreza, afirma que esta iniciou com a Revolução Industrial com os investigadores se preocupando em medi-la e encontrar as suas causas. Após essa preocupação inicial os estudos ganharam outras dimensões e tornaram cada vez mais complexos.

Segundo Codes (2008), houve diversos modos de se estudar e compreender a pobreza, iniciando pela vertente de estudos referenciados na subsistência em princípios dos anos 1890, baseados nas necessidades básicas por volta dos anos 1950, e a partir dos anos 1970 até os anos 2000 surgiram outras vertentes como a privação relativa, a privação de capacidades e a perspectiva multidimensional.

A concepção de pobreza com o viés da subsistência está atrelada a não obtenção de renda mínima necessária para a manutenção física dos sujeitos. O que está em jogo no debate são os rendimentos para a sobrevivência física (alimentos), e a pobreza caracterizando-se por pessoas que não conseguem obter ganhos para atender a essa necessidade. Para Codes (2008) atualmente essa vertente se vincula a pobreza absoluta.

A outra concepção diz respeito ao estudo da pobreza relacionado às necessidades básicas, ultrapassando a visão da sobrevivência física por meio dos recursos para alimentação e incluindo outras necessidades como básicas: abrigo/habitação, vestimentas, equipamentos domésticos e mobílias. Acrescenta-se, ainda, os serviços essenciais para a vida como água potável, educação, saúde, serviços sanitários, cultura, transportes. Essa vertente é considerada por Codes (2008) como uma extensão da sobrevivência.

A perspectiva da privação relativa como explicativa da pobreza é, para Codes (2008), mais abrangente que as anteriores, sendo definida a pobreza em função do contexto social a qual a pessoa vive. Ela é estabelecida mediante comparação entre os meios e recursos dos

sujeitos, sendo o pobre aquele não possuidor dos meios necessários para viver de modo satisfatório no conjunto social a qual está inserido. Nesse viés pobreza e cidadania são antitéticas.

A pobreza como privação de capacidades, de acordo com Codes (2008), está ancorada nas proposições do economista indiano Armatya Sen, ao inserir a pobreza no campo da discussão da justiça social, da igualdade e da desigualdade. Para ele a pobreza está relacionada à privação das capacidades básicas, como ser alimentado de maneira adequada, prevenir dos riscos de morbidez e mortalidade, ser feliz, participar da vida comunitária, ter respeito por si próprio entre outras. São elas as propiciadoras da liberdade de escolhas dos modos de vida.

Já a perspectiva da multidimensionalidade, para Codes (2008), trata o fenômeno da pobreza de maneira complexa, acreditando ela ser produzida por uma variedade de fatores, tanto objetivos, quanto subjetivos, inter-relacionados e interatuantes, ou seja, uma multiplicidade de penúrias e carências impostas aos que vivem em situação de pobreza. Esse emaranhado de fatores, como debilidade física, vulnerabilidade, falta de poder, viver isolado, insuficiência de renda e de riquezas dificultam a superação da pobreza.

No tocante as linhas de pobreza, Soares (2009) se propõe a apresentar e discutir aquelas, que considera importantes para o cenário brasileiro, ressaltando ser a mais utilizada pelo Estado o método calórico indireto, não desconsiderando o salário mínimo e 1 (um) dólar por dia como mecanismos de referência para definir linhas de pobreza. O autor elenca cinco: a linha de pobreza objetiva, a linha de pobreza subjetiva, a linha relativa de pobreza, a linha administrativa e a multidimensional.

Consiste na linha de pobreza objetiva e absoluta, conforme aponta Soares (2009), as calculadas pelo método das necessidades mínimas nutricionais. Está ancorada no método calórico (quantidade mínima necessária para a sobrevivência de um indivíduo). Também diz respeito ao valor para a obtenção da cesta básica. Essa vertente é fortemente criticada pela extrema dificuldade de estabelecer um critério único para perfis muito distintos de pessoas, como sexo, idade, profissão etc.

A linha de pobreza relativa, conforme Soares (2009) está baseada na mediana da renda, sendo esta estabelecida por um padrão de consumo de determinada sociedade, servindo de parâmetro para o estabelecimento do considerado abaixo do aceitável de consumo, sustentando ser este produtor de bem-estar, além da possibilidade de exercer suas capacidades como poder mover-se livremente sem ser constrangido.

As linhas de pobreza administrativas, para Soares (2009), são aquelas fixadas, arbitrariamente, por um estado para poder definir pobreza, como o exemplo do Brasil, que utiliza duas diferentes, uma relacionada ao salário mínimo (um quarto do salário mínimo per capita) para os Beneficiários do Benefício de Prestação Continuada – BPC, e outra estabelecendo um valor específico para ter direito ao Programa Bolsa Família – PBF, R\$ 178,00 per capita em 2019, ou 1 dólar por dia adotado em muitos países.

A linha subjetiva de pobreza leva em consideração os valores e normas culturais sobre pobreza para defini-la. Nessa perspectiva a percepção e/ou entendimento do próprio pobre é sobre a pobreza e de quais são os requisitos, para se estar nela. Essa visão é levada em consideração para a construção dessa linha. Os requisitos podem ser bens materiais, rendimentos, estilos de vida, acesso a serviços, entre outros.

As linhas multidimensionais de pobreza estão ligadas as necessidades não satisfeitas e aos bens representativos aos indivíduos. Leva-se em consideração uma gama de fatores como a rede de relações sociais, as liberdades e o poder políticos e decisórios no seu meio, o acesso e utilização dos serviços públicos, a renda, a proteção contra riscos, etc. compõem esses fatores. A pouca efetividade de um, por si só não pode ser critério de definição de pobreza. É necessário analisar a dinâmica de oferta, acesso, privação e autonomia para estabelecer a linha.

Como exemplo passamos a apresentar dois modelos de pensamento sobre a pobreza no Brasil, o da subsistência/necessidades básicas de Rocha (2006) e o das privações de capacidades, na perspectiva multidimensional de Fahel, Teles e Caminhas (2016).

Rocha (2006) propõe conceituar pobreza utilizando uma série de variáveis como renda e necessidades básicas, tratando da pobreza absoluta e relativa, bem como linhas de pobreza. Como pano de fundo a autora analisa o período de 1970-99, as mudanças de planos econômicos até chegar ao plano real.

Rocha (2006) inicia considerando a pobreza um fenômeno complexo e sua definição difícil, preferindo defini-la de forma genérica como uma situação de não satisfação das necessidades de forma adequada e o pobre aquele incapaz ou impossibilitado de dispor dos meios necessários para operar adequadamente as ferramentas dispostas no meio social ao qual vive.

Prosseguindo na definição de pobreza Rocha (2006), apresenta duas formas de pobreza: absoluta e relativa. A primeira é aquela ligada estreitamente às questões de sobrevivência física, quando não ocorre o atendimento das necessidades básicas para a garantia dos mínimos vitais.

A segunda está relacionada à satisfação de necessidades consonantes com os modos de vida de uma dada sociedade com os mínimos vitais garantidos a todos. Nessa definição também aparece a incorporação da redução das desigualdades sociais como propósito. Por fim, a pobreza relativa é aquela em que os sujeitos não possuem as mesmas condições de usufruir dos bens, mas possuem os meios de garantir os mínimos vitais.

Outro item para definir ou qualificar a pobreza diz respeito, conforme Rocha (2006), a não satisfação ou satisfação precária das necessidades básicas. As necessidades básicas são um conjunto formado por alimentação, habitação, educação, saúde, saneamento básico, trabalho, etc.

Rocha (2006) afirma não ser possível utilizar as necessidades básicas como indicadores absolutos, pois cada sociedade pode ofertá-las de modo distinto. Em sociedades com cobertura global da educação, o acesso a ela deixa de ser um quesito, passando-se a considerar a inclusão em níveis de ensino como necessidade básica. Esse parâmetro serve para todas as outras necessidades.

Outra vertente relacionada à definição/categorização de pobreza está vinculada à renda, conforme aponta Rocha (2006). Ela pode ser medida por um critério arbitrário como um dólar por dia como preconizado pelo Banco Mundial, pela incapacidade de comprar uma cesta básica ou referenciada por renda per capita de $\frac{1}{4}$ salário mínimo mensal.

Ainda na perspectiva de renda Rocha (2006) no tocante à pobreza apresenta duas ramificações: linha de pobreza e linha de indigência. Pobre para primeira está vinculado à incapacidade de suprir as necessidades básicas em uma determinada sociedade, já a linha de indigência ou extrema pobreza está diretamente vinculada a não satisfação das necessidades nutricionais, sendo considerada pela autora como um subconjunto da primeira.

Em relação às linhas de pobreza Rocha (2006) considera não ser útil e desejável basear-se apenas na renda como fator determinante para, primeiro definir pobreza e, seguindo para traçar linhas de pobreza. A autora considera uma postura mais abrangente, convergindo renda com necessidades básicas para definir pobreza e traçar políticas para buscar romper com ela.

Rocha (2006) complementa argumentando ser necessário levar em consideração, na política para a pobreza, a inclusão da renda per capita individual e familiar como critério de pobreza. Esse critério juntamente com a renda média limite e as necessidades básicas, para a autora, fornece elementos mais satisfatórios no trato da questão, pois há diferenças de necessidades conforme o tamanho da família e a forma de consumo.

Por fim Rocha (2006) aponta a desigualdade de renda como um fator preponderante para a entrada e permanência das pessoas na pobreza, essa desigualdade se dá de formas diferentes conforme o lugar. A relação campo-cidade para a autora é um dos fortes indicadores dessa desigualdade, assim como o acesso e permanência no trabalho e da qualidade do trabalho e da remuneração. Quanto maior as disparidades maiores serão as dificuldades de se enfrentar o fenômeno.

Ainda sobre o conceito de pobreza, para além dos critérios de renda, Fahel, Teles e Caminhas (2016) afirmam ser necessário levar em consideração aspectos como condições de habitação, saúde, educação, emprego, saneamento, na agenda das políticas públicas relativas as demandas sociais. Para os autores é necessário ver a pobreza em perspectiva multidimensional.

Para propor uma visão de pobreza multidimensional Fahel, Teles e Caminhas (2016) questionam os processos instituídos no Brasil para definir a pobreza (insuficiência calórica e renda), recorrendo ao economista indiano Armatya Sen para propor esse novo modo de pensar e trabalhar com a pobreza. A abordagem multidimensional leva em consideração fatores como justiça social, bem-estar, liberdade de escolha, estar a salvo das intempéries, com saúde e se autorrealizar.

Fahel, Teles e Caminhas (2016) apresentam um conceito sobre pobreza, designado por eles como tradicional, afirmando ser pobre todo aquele privado de pelo menos dois dos oito indicadores a seguir: anos de escolaridade e frequência escolar, saneamento, gás de cozinha, eletricidade, água, materiais de moradia e amontoamento.

Esse conceito adotado por Fahel, Teles e Caminhas (2016), se aproxima muito do disposto no Índice de Pobreza Multidimensional, sustentado no tripé educação-saúde-padrão de vida. Esse tripé possui nove indicadores: dois na educação (anos de escolaridade e frequência escolar), um na saúde (mortalidade infantil) e seis no padrão de vida (combustível de cozinha, eletricidade, água, bens adquiridos, saneamento básico e tratamento de lixo).

Nessa modalidade de trabalho é considerado pobre as pessoas com índices maiores de 33% na soma do conjunto de privações (indicadores). Cada um dos indicadores possui peso diferente. Ano de escolaridade e frequência escolar possuem peso de 16,7% cada; mortalidade infantil possui peso de 33,3%, combustível de cozinha, eletricidade, água, bens adquiridos, saneamento básico e tratamento de lixo possuem peso de 5,6% cada um.

Na vertente multidimensional quanto menor o índice, acredita-se, também, que haverá menos pessoas pobres. Esses dados são replicados no país chegando Fahel, Teles e Caminhas (2016) a conclusão de haver disparidades no tocante à pobreza sendo os estados do Piauí,

Alagoas e Maranhão com maiores índices e os estados de São Paulo, Rio de Janeiro e o Distrito Federal com os menores.

Em posição diversa Milton Santos (2013) apresenta alguns pontos sobre a pobreza, vinculando-a ao processo de modernização ocorrido e ainda em curso, juntamente, com a urbanização e ao grau de interações espaciais as quais as pessoas estão submetidas. As formas, assim como os espaços disponíveis e as maneiras de acesso, uso e permanência diz muito sobre a pobreza.

Milton Santos (2013) inicia ponderando sobre a vinculação da pobreza com a noção de escassez e argumentando contra as medidas estatísticas como ponto de inflexão e eixo orientador para sua definição. Afirmar ainda existir pobreza em toda parte, mas sua definição depende dos aspectos dos lugares onde se estuda, lembrando ser ela historicamente determinada.

Para Milton Santos (2013) a pobreza não pode ficar restrita apenas à ordem econômica, categoria econômica nos dizeres dele, é necessário encará-la como uma questão política e como um problema social. Ao se afastar da discussão, estatística-econômica, e trazer à tona a política para o campo da discussão sobre pobreza, Milton Santos muda radicalmente a forma de enxergar o fenômeno.

Adentrando um pouco mais na discussão sobre a pobreza, Milton Santos (2013) se empenha em desmistificar dois pontos, tornados lugares comuns, na análise dos teóricos e politicólogos: crescimento demográfico e o êxodo rural (migração campo-cidade) produzem pobreza, sobretudo a pobreza urbana.

Milton Santos (2013) faz um giro nessa lógica considerando falsa a explicação do subdesenvolvimento e da pobreza como corolário do dualismo tecnológico (setor “moderno” versus setor “pobre”), para ele a pobreza e o subdesenvolvimento estão mais relacionados à modernização, com contornos diferentes nesse período tecnológico, e com as influências externas ao país.

Não podemos nos esquecer dos meios de acesso, produção e consumo e como eles são disponíveis aos pobres, conforme aponta Milton Santos (2013), pois devido ao grande aumento da concentração de renda e diversificação do consumo os pobres sofrem desvantagens por conseguir adquirir apenas bens lucrativos para os empresários em detrimento do consumo popular.

A questão da pobreza e da pobreza urbana, para Milton Santos (2013) possui raízes no sistema global e nas crises produzidas por ele. Para enfrentar a pobreza é preciso enfrentar as questões globais e as formas como os países comandantes da economia mundial exercem suas

ações sobre os outros países, no tocante à maneira deles organizarem a economia, o espaço, a sociedade, entre outros, pode contribuir para uma reorganização dos meios de vida, de produção e socialização.

Outra vertente para entender e enfrentar a questão da pobreza nos países em desenvolvimento, baseado em Milton Santos (2013), é levar a cabo as proposições referentes aos dois circuitos da economia urbana, pois elas podem trazer elementos para atuar no espaço urbano de modo a garantir a cidadania e ter em mente a relação entre economia da pobreza (circuito inferior) e economia moderna (circuito superior), além da relação entre a economia da pobreza e população pobre.

Com essas considerações Milton Santos (2013) nos incita a pensar no posicionamento diante do problema da pobreza, colocando um dilema a ser respondido. A grande questão para ele gira em torno do nosso posicionamento diante dos modos de produção, entre seguir perpetuando o consumo capitalístico e advogar para a modificação das estruturas e dos modos produção para torná-la mais igualitária e sem opressão.

Outro autor a criticar o modo de se pensar, discutir e tratar a pobreza é Pedro Demo (1997), considerando as abordagens, excessivamente, centradas na questão da sobrevivência e nas necessidades básicas, deixando de lado outros vieses, considerados pelo autor como produtores de autonomia, como a educação transformadora e a dimensão política.

A educação transformadora ou emancipatória é o eixo central na discussão de Demo (1997), como produtora de mecanismos de combate e erradicação da pobreza. Pois é ela que acede a dimensão política, rompi com a subserviência, com a ignorância, com as desigualdades, responsáveis pela manutenção da pobreza.

A desigualdade é uma das características fundamentais para Demo (1997) quando se trata da produção e reprodução da pobreza, pois ela está inserida na lógica do capital e referendada pelas políticas de distribuição e não de redistribuição. Ao tratar de distribuição pensa-se em conceder apenas os excedentes das riquezas produzidas, reforçando a acumulação e as desigualdades. A redistribuição é considerada como um meio de romper com a exclusão injusta da obtenção de renda.

A manutenção da pobreza, segundo Demo (1997), está ligada a ignorância a qual está submetida às pessoas nessa situação, primeiro por não se reconhecer como pobre. Segundo ele, fazendo a riqueza do outro sem dela participar e terceiro por vangloriar a opulência do patrão (quando empregado) sem reconhecer que, ela foi em parte injustamente apropriada. Os interesses são em manter essa dinâmica, não ofertando meios de tirar o pobre dessa situação, e menos ainda, tornando-o sujeito crítico da sua pobreza.

Pedro Demo (1997) afirma que para combater a pobreza é necessário que se trabalhe baseado em três pilares centrais e em três momentos: o primeiro momento está ligado à assistência social, o segundo trata da inclusão econômica, e por fim, a inclusão política como via de rompimento dos privilégios sociais cada vez mais concentrado.

A assistência social, para Demo (1997), está ancorada na garantia do direito à sobrevivência material, é o reconhecimento de grupos, particularmente, vulneráveis tais como os idosos, crianças, pessoas com deficiência entre outros necessitam de atenção social e estatal para afirmar os direitos humanos sobre as lógicas do mercado. É a proteção das pessoas contra a impossibilidade de se alimentarem e garantirem a sobrevivência.

A inclusão econômica remete à necessidade de autossustentação, conforme discorre Demo (1997), diz respeito ao acesso e garantia do emprego e renda individual e da coletividade. É a partir dessa garantia que se torna possível à obtenção de bens materiais e de estratégias para se autossustentar.

Por fim, nos dizeres de Demo (1997), a inclusão política diz respeito à emancipação histórica e consolidação da democracia, é a produção da cidadania autogerida, pessoal e organizada. A construção de sujeito emancipado passa, fundamentalmente, pela dimensão política, possibilitadora de transformações e rompimento do status quo. A política é a instância capaz de retirar o homem da ignorância e romper com as desigualdades, daí ela ser o meio decisório para o combate da pobreza e para a emancipação.

A pobreza torna-se uma questão social requerendo ações para a sua erradicação, em muitos casos com políticas e programas compensatórios e a cargo da assistência social, com concentração de abordagens administrativas e/ou nutricionais e de necessidades básicas. Ponto criticado tanto por Demo (1997), como por Santos (2013) ao não levar em consideração, e menos ainda, atuar sobre os produtores de pobreza como a modernização e a concentração de renda e dos meios de produção, acentuando as desigualdades.

Para os autores, sem colocar como eixo principal de combate à pobreza, a questão política não haverá resultados animadores. As políticas estatal, partidária e a comunitária necessitam estar imbuídas na construção de estratégias de emancipação dos sujeitos e na retirada da ignorância. A educação política para Demo (1997) pode ser um instrumento poderoso, para tal fim.

Os itinerantes, geralmente, estão inseridos nas condições estabelecidas para a definição de pobreza, como precariedade ou ausência de renda, dificuldade para obter itens nutricionais (alimentação), fragilidade ou vínculos familiares ou sociais esgarçados, analfabetismo ou baixa escolaridade, estão suscetíveis a doenças ou intempéries etc., cabendo

a Assistência Social dispensar atenção para suprir as necessidades básicas e/ou disponibilizar meios de deslocamento.

1.1.8 Assistência Social e itinerância

Nesse tópico não traçaremos um resgate histórico da constituição da Assistência social como política de garantia de direitos e sua vinculação com atenção adotada para pessoas em situação de rua, trecheiros e andarilhos. Tal empreitada foi realizada na tese de Nascimento (2012) e na dissertação de Freitas (2014).

Aqui trataremos dos elementos direcionais da estruturação da Proteção Social Especial, a partir da Constituição brasileira de 1988, da organização espacial desse serviço, com foco em cidades pequenas, discutindo de forma tangencial sobre a Abordagem Social e os benefícios assistenciais como articuladores do processo de itinerância.

A itinerância ganhou novos contornos com a configuração da assistência social como Política de Estado e sua posterior reorganização, institucionalizando os processos de atenção a pessoas em situação de vulnerabilidade e criando regras para a concessão de benefícios para as pessoas poderem transitar pelas cidades brasileiras. É importante deixar claro, não é toda a itinerância objeto de atenção da assistência social, apenas daqueles em situação de vulnerabilidade e com vínculos fragilizados ou rompidos.

O ponto de partida para a construção de uma política pública visando à garantia de direitos de parcelas da população foi a Constituição brasileira de 1988 (BRASIL, 2012). O momento social e político pré-constituição indicava uma forte convicção de mudança da estrutura política e da busca por garantir uma série de direitos sociais negligenciados, entre eles a Assistência Social.

A Constituição coloca alguns pilares na busca da construção de um país diferente do anterior como a defesa da democracia, o respeito à dignidade da pessoa humana, a garantia da cidadania, o combate à pobreza e a marginalização bem como a luta para a redução das desigualdades sociais. É a busca de um país no caminho do desenvolvimento por meio das conquistas econômicas e sociais.

Fomentar ações com o fito de garantir a ordem social é um passo importante para elevar o patamar do país, primando pelo bem-estar e a justiça social. Para tanto, elege uma série de entes a terem direitos assegurados como a educação, cultura, desporto, ciência e tecnologia, comunicação social, meio ambiente, família, criança, adolescente, jovem, idoso, índio e a seguridade social (BRASIL, 2012).

A seguridade social é composta pelo tripé Saúde, Previdência Social e Assistência Social e busca constituir sujeitos saudáveis, trabalhadores e a salvo das intempéries. Aqueles em situação de vulnerabilidade e sem acesso a direitos e a uma vida digna serão objetos de atenção da Assistência social, cujos eixos orientadores da política constam nos artigos 203 e 204 da Constituição.

À Assistência Social, como consta na Constituição (BRASIL, 2012), cabe o cuidado com a família, a integração ao mercado de trabalho, a integração social e comunitária de pessoas com deficiência, a inserção em serviços e direitos sociais e a garantia de renda mínima àqueles sem possibilidade de exercer atividades laborais ou sem acesso ao trabalho.

Um ponto importante para a configuração do formato da política atual de assistência social foi a inclusão no texto constitucional da descentralização político-administrativa das ações a serem executadas, cabendo aos estados e municípios criarem estratégias de articulação dos serviços, programas e atendimento das demandas.

A política pública de Assistência Social começa a ganhar corpo com a Lei nº 8.742 – Lei Orgânica da Assistência Social (LOAS) em 1993 (BRASIL, 1993). Aprovada pelo Congresso e sancionada, com alguns vetos, pelo presidente Itamar Franco. No entanto, ela foi vetada na íntegra pelo então presidente Fernando Collor de Melo. Para a aprovação e sancionamento foi necessária uma longa negociação entre governo, movimentos sociais e sociedade civil. A LOAS sofreu uma grande modificação em seu texto, com vários vetos e inclusões, pela Lei nº 12.435 de 2011 (BRASIL, 2011a).

A LOAS, em 1993, já dispunha, no seu texto, além dos constantes nos artigos 203 e 204 da Constituição os princípios como a universalização dos direitos sociais; igualdade de direitos no acesso ao atendimento; ampla divulgação dos benefícios, serviços e programas e a supremacia do atendimento das necessidades sociais sobre a rentabilidade e as diretrizes como descentralização político-administrativa, a participação da população e a responsabilidade do Estado na condução da política de assistência social (BRASIL, 1993).

O texto trazia também um capítulo sobre os benefícios, serviços, programas e projetos e as formas de organização, critérios de concessão, requisitos para se tornar beneficiários, fundamentalmente atrelados à renda per capita de $\frac{1}{4}$ do salário mínimo (um dos eixos definidores de pobreza). Os benefícios eventuais eram auxílios prioritários para natalidade e morte, não havendo menção a outras demandas, entre elas, a itinerância.

A Lei nº 12.435 (BRASIL, 2011a) dá uma nova roupagem a LOAS já aparecendo no seu texto os termos proteção social básica e especial; famílias e indivíduos em situações de

vulnerabilidade ou risco social, reformulando os termos e critérios do Benefício de Prestação Continuada (BPC) e dos benefícios eventuais.

A nova redação para os benefícios eventuais trata agora de provisões suplementares e provisórias prestadas a pessoas ou famílias em virtude de nascimentos, mortes, calamidades públicas e vulnerabilidades eventuais. Essas vulnerabilidades eventuais não foram explicitadas, abrindo um leque de possibilidades, inclusive para a concessão de passagens. Há, também, a inclusão nos serviços socioassistenciais da atenção às pessoas em situação de rua.

A entrada dos benefícios eventuais para a atenção dos itinerantes aparece em uma orientação aos municípios sobre a regulamentação da política municipal de Assistência Social disponibilizada pelo Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome (MDS), (BRASIL, 2015). Nela há uma série de recomendações vinculadas aos artigos das leis 8742 e 12435, da Política Nacional da Assistência Social (PNAS) e da Tipificação dos Serviços Socioassistenciais.

No artigo 39 da orientação (BRASIL, 2015) há a explicitação das situações de vulnerabilidade temporária fundadas em três pontos chaves: riscos – referente à ameaça de sérios padecimentos; perdas – referente à perda de bens, de segurança material e danos – referente a agravos sociais e ofensas. Os motivadores de atendimento do usuário enquadrado nesses três eixos são explicitados em sete itens, para nosso trabalho focaremos em quatro deles:

- I – ausência de documentação;
- II – necessidade de mobilidade intraurbana para garantia de acesso aos serviços e benefícios socioassistenciais;
- III – necessidade de passagem para outra unidade da Federação, com vistas a garantir a convivência familiar e comunitária; [...];
- VI – processo de reintegração familiar e comunitária de pessoas idosas, com deficiência ou em situação de rua; crianças, adolescentes, mulheres em situação de violência e famílias que se encontram em cumprimento de medida protetiva. (BRASIL, 2015, p. 54).

A utilização dos benefícios eventuais para a concessão de passagens torna-se, a partir dessa orientação, um dos serviços a serem prestados aos itinerantes e outros usuários. Pois, conforme as explicitações deles sobre os motivos para o deslocamento eram, basicamente, a busca de documentos, o retorno para a família, o acesso à saúde e a procura por emprego. Os termos dispostos na orientação, nessa via, contemplam também a concessão de benefícios às pessoas em trânsito pelo país.

Entre a lei 8.732 e a 12.435, o Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome, publica, em 2004, a Política Nacional de Assistência Social – PNAS e em 2005 a

Norma Operacional Básica – NOB/SUAS, instituindo o Sistema Único de Assistência Social. É a partir desses anos que se configura a entrada em cena da proteção social básica e especial de média e alta complexidade como eixos orientadores da atenção às populações-alvo e das estratégias de gestão (BRASIL, 2005), reafirmados na Lei 12.435.

Para a construção da Política Nacional de Assistência Social e da Norma Operacional Básica – NOB (BRASIL, 2005), dentre várias estratégias, foram utilizados indicadores sociais como educação, saúde, violência, trabalho e renda, pobreza conjugado com os portes dos municípios. O Ministério do Desenvolvimento Social utilizou como referência as proposições do IBGE para definir diferenciações entre cidades distribuindo as cidades em Pequeno Porte I com até 20.000 habitantes; Pequeno Porte II de 20.001 até 50.000 habitantes; Porte Médio de 50.001 até 100.000 habitantes; Grande Porte de 100.001 até 500.000 habitantes e Metrópole com população acima de 500.001 habitantes.

As inserções de Unidades, serviços, programas estão diretamente relacionadas com o porte do município. O nível de complexidade também segue a mesma lógica, isso se observa na oferta de CRAS (Proteção Social Básica) possível de ser instalado em qualquer porte de cidade, o CREAS (Proteção Social Especial) com índices maiores em cidades de pequeno porte II e maiores, Centro Pop, disponíveis para cidades de grande porte. O financiamento dessas unidades, serviços, programas também seguem a lógica do tamanho da cidade.

Em relação ao tamanho das cidades no Brasil o IBGE (BRASIL, 2000) disponibilizou no ano de 2000 um quantitativo por porte de município, perfazendo um total de 5561 municípios. Ao elencarmos essa distribuição perceberemos a predominância de cidades pequenas no país, o que pode explicar de certa maneira, a predileção pela Proteção Social Básica.

As cidades são distribuídas conforme o IBGE (2000) em: cidades com até 5.000 habitantes (1382); cidades entre 5.001 e 10.000 habitantes (1308); cidades entre 10.001 e 20.000 habitantes (1384); cidades entre 20.001 a 50.000 habitantes (963); cidades entre 50.001 e 100.000 habitantes (299); cidades entre 100.0001 e 500.000 habitantes (194) e cidades com mais de 500.001 habitantes (31).

A mudança do porte de cidade ocorreu com baixíssima frequência nos últimos anos. Dessa forma, podemos utilizar os dados acima como parâmetros para pensarmos a oferta de Unidades e Serviços Assistenciais no Brasil e a predileção em discutir a itinerância em cidades pequenas, por elas constituir praticamente 90% do total de cidades com número de 5.037, dessas 4074 com até 20.000 habitantes e 963 com população entre 20.001 e 50.001.

A Proteção Social Básica, conforme Brasil (2005) consiste numa série de ações, atenção, cuidados com o fito de prevenir situações de risco, desenvolvendo potencialidades e aquisições para o fortalecimento dos vínculos familiares e comunitários, destinando-se à população em vulnerabilidade social resultante da pobreza, privação e/ou fragilização dos vínculos afetivos.

Já a Proteção Social Especial, dividida em média e alta complexidade, segundo Brasil (2005) visa construir estratégias para garantir a efetivação de uma série de direitos negados, a restauração do vínculo e do grupo familiar, além de atuar com indivíduos e famílias em risco pessoal e social tais como: abandono, situação de violência, situação de trabalho infantil, situação de rua, etc.

Há a criação de uma série de serviços e unidades na Proteção Social Básica como o Centro de Referência de Assistência Social (CRAS), o Serviço de Proteção e Atendimento Integral à Família (PAIF), o Serviço de Convivência e Fortalecimento de Vínculos (SCFV) e na Proteção Social Especial o Centro de Referência Especializado de Assistência Social (CREAS) e o Serviço de Proteção e Atendimento Especializado a Famílias e Indivíduos (PAEFI). (BRASIL, 2014).

A política de assistência social define como usuário pessoas e/ou grupos encontrando-se em situação de vulnerabilidade e/ou risco pessoal e social. Essas situações podem ser decorrentes de uma plêiade de fatores inter-relacionados tais como fragilização ou perda dos vínculos familiares, relacionais e/ou de pertencimento, desvantagem no acesso a serviços e políticas, vivência de situações de violência, exploração, não acesso ou precariedade na inserção do mercado de trabalho, entre outras.

Em relação à população em situação de rua, na Proteção Social Especial, foram criados os serviços de Abordagem de Rua e, posteriormente, o Serviço Especializado em Abordagem para População de Rua e o Centro de Referência Especializado para População em Situação de Rua (Centro Pop). É importante complementar como serviços, não exclusivos, mas que acolhem população em situação de rua os serviços de Acolhimento Institucional (Casa de Passagem e Albergue) e de Acolhimento em República.

Conforme as orientações técnicas do Centro de Referência Especializado para População em Situação de Rua (BRASIL, 2011b), o Centro Pop é uma unidade de referência da política social espacial de média complexidade, na atenção especializada às pessoas em situação de rua, devendo ofertar obrigatoriamente o Serviço Especializado para Pessoas em Situação de rua se diferenciando do CREAS que, além da atenção às pessoas em situação de

rua, abarca outras demandas como crianças, adolescentes, mulheres, idosos, etc., com direitos violados.

O Centro Pop (BRASIL, 2011b), torna-se a unidade exclusiva, na maioria dos municípios, ao atendimento de pessoas em situação de rua a partir das cidades médias brasileiras, sendo critério para instalação as unidades, possuírem capacidade de acompanhamento mensal de até oitenta (80) pessoas e/ou famílias em situação de rua. Os municípios elegíveis são os de médio porte (em regiões metropolitanas), grande porte e as metrópoles, ou seja, municípios com população superior a cinquenta mil habitantes.

O serviço é destinado, conforme Brasil (2011b), às pessoas em situação de rua e tem por finalidade assegurar acompanhamento especializado e ofertar atendimento com atividades direcionadas ao resgate, fortalecimento ou construção de vínculos, construção de novos projetos de vida com vista à saída das ruas, incentivo à participação dos usuários nas ações desenvolvidas, bem como articulação de ações para a localização de familiares ou pessoas de referência.

É importante acrescentar que a localização de familiares não se restringe ao espaço da cidade, a qual a unidade está instalada. Ela extrapola os limites citadinos e, quando localizada há o trabalho para a saída da rua e retorno à família. Conforme aponta a política (BRASIL, 2011b), esse processo ocorre em conjunto com o usuário atendido.

Outro ponto em relação à saída das ruas e busca de garantia de direitos promovidos pelo Centro Pop (BRASIL, 2011b) é a busca de inserção das pessoas em situação de rua em processos de mobilização e participação social, possibilitando ganhos na autonomia e construção de projetos de vida. Tal proposta é bem diversa dos modos de organização subjetiva dessas pessoas, pautadas pela provisoriedade, efemeridade e transitividade.

Como o Centro Pop está apenas em cidades grandes e metrópoles, em raros casos em cidades médias, a população em situação de rua das cidades de porte menor (pequeno porte I e II), contarão para a atenção a essas pessoas com o CREAS e o serviço ofertado é o Serviço Especializado em Abordagem Social – População em Situação de Rua (BRASIL, 2013). Cabe ressaltar que esse serviço também contempla a atenção para outros públicos e/ou situações como crianças e adolescentes em situação de trabalho infantil ou exploração sexual e uso abusivo de crack e outras drogas.

O objetivo do serviço é prestar de maneira continuada e programada trabalho social de abordagem e busca ativa no intuito de identificar situações de incidência de risco pessoal e social ocasionadas por violação de direitos, buscando promover acesso aos serviços socioassistenciais e as demais políticas públicas para a garantia de direitos (BRASIL, 2013).

O serviço pode ser realizado tanto pelo CREAS, quanto pelo Centro Pop, guardadas as especificidades de cada unidade. De acordo com as normas técnicas do Centro Pop (BRASIL, 2011b), quando houver os dois serviços no mesmo município, deverá ocorrer um arranjo no modo de oferta do Serviço Especializado de Abordagem Social e Serviço Especializado para Pessoas em Situação de Rua para não haver duplicidade e conflitos na oferta deles.

Os locais de atuação das equipes, conforme estipula o Serviço (BRASIL, 2013), são os espaços públicos e/ou com grande circulação de pessoas como ruas, praças, viadutos, marquises, regiões comerciais, feiras livres, estações rodoviárias, prédios abandonados. As ações de abordagem social e de busca ativa visam identificar indivíduos e famílias com direitos violados, estabelecer vínculos com elas com o fito de criar estratégias de saída da rua, acesso a rede de serviços e benefícios além de promover a reinserção familiar e comunitária.

Os espaços públicos, em grande escala, são utilizados pelos itinerantes nas cidades por onde eles transitam. São pontos de paragem referenciais durante a estada nelas. É neles e a partir deles que se estabelecem contato com cidadãos, com outros itinerantes e com agentes públicos, em especial, com os atuantes na política pública de Assistência Social.

O CREAS é o referente no atendimento aos itinerantes em grande parte dos municípios brasileiros. É nele e por ele que são mediadas as viagens pelas cidades brasileiras, tornando-se o equipamento da assistência social e das demais políticas sociais, responsável por gerir os processos de permanência e deslocamento, além de ser o catalizador das demandas dessa população.

Mesmo sua cobertura não sendo completa e não abrangendo a maioria das cidades de pequeno porte I, o número de Unidades estão na quase totalidade das cidades de porte maior. Várias cidades de grande porte e as metrópoles contam com mais de uma Unidade. A capilaridade nas cidades pequenas de porte II, conjugada com a inexistência de Centros Pop, reforçam a importância do CREAS como o *locus* de atenção aos itinerantes.

Para exemplificar traremos os dados do Censo SUAS de 2017 (BRASIL, 2018) com o total de Unidades do CREAS no país. Ao todo são 2577 CREAS distribuídos da seguinte maneira: 761 em cidades de pequeno porte I; 982 em cidades de pequeno porte II; 326 em cidades de médio porte; 373 em cidades de grande porte e 135 em metrópoles.

Como há um número insuficiente de cidades de pequeno porte I, com Unidades do CREAS a atenção aos itinerantes fica, via de regra, sob a responsabilidade dos profissionais dos CRAS ou das próprias Secretarias de Assistência Social nesses municípios, exercendo dessa forma, as funções da proteção social especial.

Já para as cidades de pequeno porte II essa atenção invariavelmente fica a cargo dos profissionais do CREAS, devido a amplitude da cobertura tanto em número de municípios contemplados quanto no quantitativo de unidades instaladas por município. Aqui já há a possibilidade da oferta do serviço de abordagem social para o atendimento aos itinerantes.

Aos itinerantes atendidos são ofertadas alimentação, banho, roupas e passagens. Alimentação e passagem são as mais concedidas pela política de assistência social. A primeira é uma forma de ação emergencial para atender uma necessidade básica do indivíduo, não podendo se tornar uma ação continuada. A segunda é a mais frequente, pois cumpre um papel importante, atende aos desígnios da política de assistência social e possibilita a continuidade do deslocamento.

A preocupação está ao acesso a benefícios das pessoas em situação de rua e, por conseguinte, aos itinerantes atendidos pela política assistencial, este é um dos fundamentos do SUAS (BRASIL, 2011c), culminando no processo de inclusão delas no Cadastro Único (CadÚnico).

A inclusão no CadÚnico permite a pessoa em situação de rua e/ou itinerante, contemplados nos critérios de elegibilidade da política, acesso aos benefícios do Bolsa Família (BF) e do Benefício de Prestação Continuada (BPC). Para ser contemplado o usuário necessita se direcionar à unidade de cadastramento portando documentos pessoais (BRASIL, 2011c).

Para o acesso aos benefícios assistenciais, os serviços da Proteção Social Especial como a Abordagem Social e o Centro Pop (BRASIL, 2011c), são predisponentes, enquanto agentes responsáveis para o encaminhamento e, caso necessário, realização do cadastramento em conjunto com a equipe do CadÚnico.

Esse serviço de inclusão de população em situação de rua e/ou migrantes ocorre em grande monta nos CRAS. Em cidades pequenas, onde não há unidades do CREAS, o Centro de Referência de Assistência Social ou a própria Secretaria Municipal de Assistência Social acabam se responsabilizando pela atenção a esse público, restringindo quase à totalidade a oferta de passagens rodoviárias a eles.

Essa é, para a política da assistência social, uma forma de garantia de direitos das pessoas em situação de vulnerabilidade por meio de acesso a renda. O contraste da proposta reside na dificuldade dessas pessoas portarem documentos pessoais e da obtenção de segunda via, principalmente, quando estão no processo de itinerância.

Outra demanda atendida pela política pública de assistência social, seguindo os dispostos no arcabouço normativo, de orientações, princípios e diretrizes, consiste na

migração. Com a publicação pelo Ministério de Desenvolvimento Social e Agrário de um documento específico, em consonância com a PNAS-2004, a NOB-SUAS/2005 e a Lei do SUAS – Sistema Único de Assistência Social (12.435), para a atenção aos migrantes o Estado se posiciona sobre os modos do país atuar com as pessoas vindas de outros países (BRASIL, 2016).

No documento publicado (BRASIL, 2016) o Estado só reconhece como migrante, pessoas de outras nacionalidades e vindas de outros países. Apenas a migração internacional é foco de atenção do documento, sendo negligenciadas as migrações internas de nacionais. A construção do documento busca responder ao aumento dos fluxos migratórios direcionados dos países latino-americanos, a exemplo do Haiti e Venezuela, para cidades fronteiriças, muitas sem infraestrutura básica para atender os imigrantes.

O foco de atendimento, conforme Brasil (2016), são migrantes em situação de vulnerabilidade, risco pessoal e social e os objetivos giram em torno da garantia de segurança socioinstitucional aos recém-chegados, como segurança da acolhida familiar e comunitária e desenvolvimento da autonomia. A política visa equipar os estrangeiros aos nacionais nos critérios de acesso aos serviços e benefícios ofertados, exceto o Benefício de Prestação Continuada (BPC) exclusivo para os brasileiros.

A atenção está voltada para as cidades com grande fluxo de imigrantes, em especial aquelas de pequeno e médio porte, com nulo ou poucos equipamentos socioassistenciais, principalmente os da proteção social de alta complexidade. Os esforços são para criar serviços de acolhimento institucional e abrigos provisórios para receber o afluxo de pessoas.

O trato aos migrantes e itinerantes, mesmo seguindo princípios e diretrizes iguais, estabelecidas pelas normativas e políticas setoriais, parece ter propósitos e modos de atuação diferentes em relação ao deslocamento destes pelo território nacional.

Aos migrantes são reservadas instituições de acolhimento, de contenção de fluxo, podendo ser uma estratégia de controle das massas de vulneráveis vindo de fora e aos itinerantes o movimento é na direção da produção de fluxos de deslocamento por meio de concessão de passagens. Há, em alguns casos, uma urgência em encaminhar itinerantes a outras cidades, configurando até em um processo compulsório de mobilidade.

1.1.8.1 Assistência Social, itinerância e cidade

É sabido que, a Política Nacional de Assistência Social de 2004 e a Norma Operacional Básica do Sistema Único da Assistência Social de 2005 (BRASIL, 2005), foi

paradigmática na reorientação da atenção às populações em situação de vulnerabilidade (itinerantes ou não), criando um sistema com estratégias e serviços para contemplar as diversas demandas surgidas em seus vários graus de complexidade, tendo em vista as especificidades locais.

A importância da sustentação da lógica de atenção às populações em situações de vulnerabilidade foi reafirmada com a Tipificação Nacional dos Serviços Socioassistenciais em 2009 (BRASIL, 2009), ao descrever e esquadriar os diversos serviços possíveis e necessários à consecução da política assistencial, inclusive para os itinerantes.

Em caráter mais restrito à atenção às populações em situação de vulnerabilidade, o Estado brasileiro conjugou uma série de ministérios, saberes e ações para construir um documento específico, para as pessoas em situação de rua criando a Política Nacional de Inclusão Social da População em Situação de Rua (2008), responsável para apresentar as diretrizes de atenção a essas pessoas.

É importante pontuar que dentro do termo “População em Situação de Rua” o Estado brasileiro abarca vários modos de vivência e de usos dos espaços públicos e privados como ruas, albergues, construções, etc. O critério para a inserção nessa categoria é fazer da rua uma forma de viver e sobreviver, não construindo outras possibilidades de distinção dessas pessoas nesses espaços.

Outro eixo orientador estatal de atenção às populações em situação de vulnerabilidade, agora em situação de imigração, foi o estabelecimento de diretrizes para o financiamento e organização dos serviços já existentes ou a serem criados para o atendimento dos migrantes que se enquadram no exposto pelas normativas referentes as políticas sociais (BRASIL, 2016). O fundamento básico do documento é propiciar meios dos migrantes permanecerem ou se deslocarem (serem deslocados) no território nacional.

Para tratarmos da relação entre a política de assistência social, materializada em suas estratégias, procedimentos, serviços e unidades é imprescindível levar em conta os documentos apresentados e suas intencionalidades. Há outros que também orientam a atenção e trabalho com pessoas em situação de itinerância ou situação de rua. O fato da escolha destes se dá pela centralidade, racionalidade e força legitimadora das lógicas institucionais de oferta de atenção.

Não é possível pensar e discutir o modo de atenção estatal junto às pessoas em situação de rua ou de itinerância sem tomá-los como referentes. Nesse interim, a discussão abaixo levará em consideração os dispostos em tais documentos.

Antes de tratar do processo atual, realizaremos uma breve retomada do manejo dos serviços assistenciais em relação às pessoas em situação de rua, migrantes, itinerantes, trecheiros, mendigos ou outra denominação utilizada para definir os modos de vida, de constituição subjetiva ou de experienciar os trajetos, percursos e lugares.

Tomemos como ponto de apoio para a discussão desse processo os trabalhos de Di Flora (1987), Brognoli (1996) e Justo (2011, 2012), por tratar de momentos e lugares diferentes da gestão das populações descritas como mendigas, trecheiras e pardais. O traço comum entre os trabalhos é a apresentação de modos díspares da atual política pública, mas curiosamente, apresenta algumas ressonâncias sobre a racionalidade da atenção a essas pessoas.

Brognoli (1996), partindo de sua experiência em uma instituição de assistência social de abrigo temporário de atendimento às pessoas consideradas em situação de indigência em Curitiba, descreve o processo de trabalho que consistia em abrigo, alimentação, higiene, tratamento de alcoolismo, auxílio na recuperação de documentos e concessão de passagens.

Conforme aponta Brognoli (1996) havia também na cidade um Centro de Triagem Urbano, que atendia as pessoas em situação de indigência, trecheiros e pardais e encaminhava para a instituição para cuidados quanto ao alcoolismo ou para outras localidades. O ponto central discutido pelo autor é o paradoxo da atenção aos trecheiros, cujo propósito era o de fixação, mas a produção da oferta era para a manutenção da mobilidade deles.

Em tempo anterior e estado diferente (São Paulo) Di Flora (1987) realiza sua pesquisa em um albergue no município de Bauru, responsável por acolher os migrantes, mendigos, trecheiros e outras pessoas em trânsito que chegavam e/ou estavam na cidade. A instituição era responsável pelo cadastramento, triagem e encaminhamento para outras instituições e cidades.

O meio de transporte para aqueles solicitantes de passagem ou que a assistente social avaliava como elegível de encaminhamento, era o trem que percorria o Noroeste paulista. O trem possuía um vagão exclusivo para atender a essa população. Conforme aponta Di Flora (1987) esse modo de trabalho da instituição produzia um resultado inverso ao pretendido: mantinha as pessoas na mendicância e no trecho.

Os trabalhos de Justo (2011, 2012), fruto da sua livre docência, apresenta a dinâmica de atenção em um Centro de Triagem e Encaminhamento (CETREN), unidade criada em 1972 no estado de São Paulo para atender a crescente demanda de pessoas afluindo nas cidades paulistas (principalmente na capital) e encaminhá-los a diversas instituições e cidades.

Nos escritos de Justo (2011, 2012) o termo utilizado é Centro de Triagem do Migrante (CETREN), que possuía a finalidade de acolher as pessoas em trânsito e cidadãos que não conseguiam outro espaço para permanecer por determinado período, sendo ofertado alimentação, hospedagem, cuidados com a higiene, com a saúde além de encaminhamento para outras cidades.

Conforme Justo (2011, 2012), a responsável pela triagem era a assistente social do Centro que avaliava a possibilidade e ou necessidade de concessão de passagem para as pessoas vindas de outras cidades, em sua maioria trecheiros. A passagem era concedida pelo município e o trecheiro ou migrante embarcava no ônibus com destino a alguma cidade próxima, com predileção em direção a Marília, Ourinhos ou Paraná.

A leitura dos autores acima possibilita considerar que a atenção às pessoas em trânsito, itinerantes ou em situação de rua eram dispensadas, por instituições sociais, sem uma política organizada e universalizante, ficando a mercê delas a escolha dos parâmetros de elegibilidade aos benefícios oferecidos, dentre eles (se não o mais potente) os passes rodoviários.

Mesmo não havendo política universalizante, o deslocamento de trecheiros e itinerantes, parece ter sido um critério utilizado por essas instituições e que foi se consolidando como um dos processos fundamentais para se lidar com os usuários. Foi por meio dela que as instituições e as cidades colaboraram com o processo de itinerância de grande parte das pessoas atendidas, seja por meio das rotas da estrada de ferro ou dos ônibus urbanos e suburbanos.

Não podemos esquecer das práticas de desova de “mendigos”, utilizadas por muitos municípios, para limpar os espaços cidadãos, transferindo o contingente para as cidades vizinhas que, por sua vez, recorria a mesma estratégia para livrar dessa população indesejada, seja devolvendo-os ou enviando para a cidade seguinte.

A Assistência Social como política pública, ainda não se configurava como um norte para a atenção aos itinerantes. O modelo assistencial, assistencialista, vigente até fins da década de 1990 contribuiu para a força desse modelo de atenção e construção de um imaginário de concessão de passagem como alternativa possível, para lidar com a demanda de pessoas solicitando se deslocar.

O ano de 2004 apresenta uma mudança significativa na condução da política assistencial ao afirmar a garantia de direitos e o trabalho sobre as vulnerabilidades para sua erradicação. Os itinerantes passaram a serem vistos como cidadãos de direitos e beneficiários das políticas estatais para o ganho de autonomia e construção e/ou reconstrução de vínculos. Para tanto, foram criadas unidades, serviços e projetos para a efetivação de tais pressupostos.

A atenção aos itinerantes passa agora a ser organizada, articulada, descentralizada e universalizada, com unidades específicas para lidar com as demandas apresentadas e estratégias de atuação para o êxito da política, produzir meios de retorno a convivência familiar e comunitária.

O Estado passa a ter papel fundamental na condução e execução da política, com objetivo de conseguir torná-la alcançável aos vários seguimentos populacionais em situação de vulnerabilidade, inclusive os itinerantes. A concretização dos princípios e diretrizes são pilares para a boa condução dos propósitos instituídos nas normas e documentos.

Quanto aos itinerantes, estes são público da Proteção Social Especial de média e alta complexidade, atendidos por demanda espontânea ou por abordagem e/ou busca ativa, com o intuito de construir vínculo entre equipe e usuário, além de ofertar alternativas para a mudança dos modos de vida, inclusive, e prioritariamente, o convívio familiar, seja reconstruindo os vínculos fragilizados com a família, quando esta reside na mesma cidade do usuário ou mediante encaminhamento para outra cidade com acompanhamento da equipe desta.

Esse modo de organização de serviço, com várias unidades em uma mesma cidade ocorrem em grandes centros e possibilita criar uma rede para a atenção ao itinerante e posterior encaminhamento caso seja necessário. Por mais que essa prática tente o retorno à família e a convivência, há uma transmutação dessa prática na lógica do deslocamento contínuo e segmentado por várias cidades. Tal processo, não é exclusivo das metrópoles, ele acontece em todos os níveis de cidade.

Nas cidades pequenas, com menores recursos técnicos, organizacionais e de equipamentos, o processo parece ganhar contornos diferentes, onde a atenção aos itinerantes está vinculada a disponibilidade de recursos financeiros, de profissionais e também relacionado à infraestrutura rodoviária e distância entre cidades, primordialmente, quando estas estão no interior de estados com grande extensão territorial e uma rede urbana menos complexa.

Nessas cidades o processo de itinerância pode ter um ritmo mais lento, com paragens mais prolongadas, tanto pela condescendência dos cidadãos e/ou profissionais atuante nas políticas públicas e da tolerância dos gestores municipais e dos representantes da segurança pública e justiça.

Por fim, podemos dizer que o processo de itinerância vivido e exercido por várias pessoas, consideradas em situação de vulnerabilidade está ligado, em maior ou menor medida, às práticas institucionais, postas em ação pelas unidades assistenciais dos municípios, com o

objetivo explícito de seguir o princípio da convivência familiar ao encaminhá-lo à cidade desta, porém tal processo acaba por tomar outra rota, tornando-se uma modalidade de deslocamento proximal.

Ao tratar do papel ativo do Estado em relação ao manejo e deslocamento de itinerante, não consideramos que estes sejam passivos e objetos de controle estatal. Eles exercem papel fundamental nessa dinâmica, mesmo que aparentemente demonstre subserviência. Há, por parte dos itinerantes, retomando Certeau (2014), construção de táticas para possibilitar praticar as maneiras de fazer seus trajetos. Trataremos com mais detalhes dessa dinâmica na seção da discussão dos dados.

2 MIGRAÇÕES, CONSTITUIÇÃO DAS CIDADES, REDES URBANAS E DESLOCAMENTOS POPULACIONAIS

2.1 CIDADE E URBANIZAÇÃO NO BRASIL

Encontrar uma conceituação única e definitiva para cidade é uma tarefa árdua e foge aos propósitos desse trabalho devido à polissemia de visões e definições sobre o entendimento de cidade, variando conforme autor, país, tradição teórica, entre outros. O Brasil adota como cidade a sede do município, desconsiderando outros fatores.

Já em países europeus o número de habitantes, a importância local, as relações estabelecidas com o entorno são pontos a serem considerados quando se busca definir cidade, estando bastante ligado ao entendido por urbano. Apresentaremos a seguir algumas visões sobre cidade e urbanização.

A criação de cidade no Brasil por longo período era incumbência da Coroa e a vila dos donatários, capitães e governadores, fato só mudado na década de 1930, conforme aponta IBGE (2011). A definição do entendimento de cidade dando-se, precisamente, após a publicação do Decreto-Lei nº 311, de 02 de março de 1938, estabelecendo as bases da estrutura territorial do país, permanecendo ainda vigentes.

No Decreto-Lei de 1938 ficou instituído cidade a sede do município e vila a sede de distrito. Cidade e vila compõe a área urbana do município. O decreto também definia um número mínimo de 200 residências para a criação de novos municípios.

Em 1967, segundo o IBGE (2011), com a ditadura militar houve uma modificação nos critérios para a criação de municípios no país. Era necessário, a localidade ter mais de dez mil habitantes, 10% de eleitores, 200 residências na sede municipal entre outros critérios. Com a Constituição de 1988, novamente foi modificada a forma de criação de municípios, cabendo aos estados a criação de requisitos mínimos para a emancipação de municípios, guardado os dispostos nas leis federais.

Em meados da década de 1940, Silva (1946) intentava realizar uma conceituação de cidade, utilizando como referência autores estrangeiros, brasileiros e também os documentos oficiais brasileiros produzidos nos fins dos anos 1930 e meados dos anos 1940 como o Decreto-Lei 311 de 1938.

O autor parte da discussão proposta por Pierre Lavedan sobre a multiplicidade de definições desde cidade considerada como estatística-quantitativo (número mínimo de 2.000 habitantes), passando por definições sociológicas considerando os modos de vida dos

habitantes (distinção de grupos sociais), caminhando por uma vertente arquitetônica (muralha, edificações) até chegar a uma definição jurídica (possuindo comarca).

O proposto por IBGE (2011) em relação a conceituação de cidade já havia sido tratado por Silva (1946) no tocante a definição administrativa definida pela resolução nº 99 do Conselho Nacional de Geografia, seguida pelo Brasil para diferenciar cidade (sede municipal onde está situada a prefeitura) de vila (sede distrital).

Silva (1946) segue a discussão sobre a conceituação de cidade trazendo a tipificação das cidades europeias de Gallouedec e Maurette subdividindo-as em cidade-fortaleza centralizada em castelo; cidade-mercado centrada na troca de mercadorias e cidade-usina centrada em minas.

A partir da proposta de Gallouedec e Maurette, Silva (1946) classifica as cidades seguindo alguns critérios como econômico (produção de bens e capitais); urbanístico (estrutura das construções e organização de infraestrutura); social (qualidade dos serviços, comodidades e recursos ofertados); administrativo (capital, sede regional, etc.) e estatístico (número de habitantes, densidade demográfica).

Há, conforme Silva (1946) outros critérios a depender da perspectiva teórica e do país tais como o americano subdividido em: cidades opressivamente manufatureiras; cidades manufatureiras com outras funções importantes, mas definitivamente secundárias; centros varejistas; cidades diversificadas; centros atacadistas; centros de transportes; cidades mineiras; cidades universitárias e cidades de estação ou de repouso.

Em se tratando da cidade quanto ao tamanho Silva (1946) traz a tentativa à época do Estado e de teóricos criar uma classificação das cidades brasileiras dividindo-as em: cidades grandes, subdividindo em I – com mais de um milhão de habitantes, II – de 500.000 a um milhão de habitantes e III – de 250.000 a 500.000 habitantes; cidades médias, subdividindo em IV – de 100.000 a 250.000 habitantes e 50.000 a 100.000 habitantes e cidades pequenas (VI) com menos de 50.000 habitantes.

Essa proposta de configuração e categorização de cidade permanece ainda é vigente para o Estado brasileiro, sendo ainda adotada pelo IBGE, mesmo sem a denominação acima conforme consta no texto de Oliveira, Ervatti e O'Neill (2011), a categorização está apenas apresentada no tamanho do município, descrita como cidades de até 10.000 habitantes; de 10.000 a 20.000 habitantes; de 20.000 a 50.000 habitantes; de 50.000 a 100.000 habitantes; de 100.000 a 500.000 habitantes; de 500.000 a 1.000.000 de habitantes e cidades com mais de um milhão de habitantes.

Retomando o conceito de cidade Lencioni (2008) faz uma incursão no verbete “cidade” do dicionário Houaiss, suas derivações e sentidos diversos tomados pelos falantes da língua portuguesa tais como lugar de segregação, de separação entre espaços físicos e subjetivos, sentido administrativo – de governo, comerciais e financeiros. O termo adquire uma pluralidade de sentidos e significados conforme a necessidade de comunicação.

Lencioni (2008) realiza uma primeira proposição de cidade, considerando ser ela um produto social da relação do homem com o meio, possuindo aglomerações de homens, de habitações, fixados por tempo permanente. Há implícito no termo cidade a ideia de duração, de permanência, de sedentarização.

A autora considera essa proposição ainda insuficiente para definir cidade, necessitando de outros atributos para contemplar o termo. Inicialmente ela exclui o número de habitantes como um critério válido a priori, pois apenas uma quantidade mínima de pessoas não configura uma cidade, acrescentando outros como mercado e administração pública como referência importante para definir cidade.

Por fim, Lencioni, (2008) parte para uma conceituação de cidade baseada na perspectiva sócio-histórico-brasileira, traçando um paralelo com a constituição dos povoados e vilas, afirmando serem estes, os precursores no país do que entendemos por cidade. Ela define cidade no Brasil como um aglomerado produtor de sedentarização com a presença de trocas comerciais e uma administração pública.

Em se tratando do urbano como termo similar/complementar/substituto de cidade Lencioni (2008) afirma ser ele tratado e aceito posteriormente, no século XX em língua portuguesa. Urbano para a autora tanto pode ser um adjetivo, qualificando a cidade quanto como substantivação do adjetivo como similar/substituto de cidade. Esse é o sentido mais utilizado, quando se diz, ou escreve a palavra, urbano.

Assim como fez com o conceito de cidade Lencioni (2008) também trata da sustentação da trajetória de construção do conceito de urbano, iniciando, por realizar uma leitura de Léfvrève e outros autores relacionando a ideia de urbano com o surgimento da sociedade pós-industrial, nascendo da industrialização e a sucedendo. Há aí uma forte vinculação entre urbano e industrialização, mas sem considerar o primeiro como subproduto do segundo.

A autora propõe que o Brasil estava em vias de se tornar urbano a partir dos anos 1930, data do início do processo de industrialização, a começar com a cafeicultura, e de acumulação capitalista propiciando diversificação da produção industrial gerando seu próprio

crescimento, bem como, relações sociais baseadas na produção capitalista. Urbano é sinônimo de capital.

As reorganizações estruturais continua Lencioni (2008), para atender a demanda da produção, escoamento e industrialização do café são os pilares do princípio e afirmação do processo urbano brasileiro. Para ela o urbano não é um subproduto da industrialização, mas sim produto das relações sociais da época entremeados pelos condicionantes do complexo cafeeiro. Hoje pelos complexos industriais, mercadológicos, capitalísticos.

Em um sentido diverso Veiga (2004) discute o termo urbano, fazendo uma discussão crítica sobre a tendência de acreditar na urbanização como um processo dominante e totalizador, a ponto de desfazer a separação entre rural-urbano. Essa ideia para ele tem seu correlativo com a definição brasileira de cidade. Também aponta a não similaridade entre cidade e urbano.

Para reforçar essa ideia, Veiga (2004) faz uma ponderação entre o rural e urbano, afirmando haver uma relação entre os dois, onde rural não é apenas sinônimo de decadência, deficiência e cidade não é sinônimo de desenvolvimento e prosperidade. O importante a considerar é a dinâmica de cada um deles e as funções exercidas no espaço imediato, na região e no país.

Veiga (2004) para definir urbano, parte de uma comparação entre o entendimento de cidade pelo Estado Brasileiro com o entendimento português. No Brasil o parâmetro é apenas ser uma unidade administrativa (sede de município), já em Portugal para ser considerado cidade é necessária uma gama de indicadores tais como mínimo de 8 (oito) mil eleitores; equipamentos de saúde, educação, segurança, transporte, etc.

Com base nessa comparação Veiga (2004) deixa implícito o pensamento de urbano. Para se tornar urbano é necessário uma cidade possuir uma série de componentes e indicadores, não apenas o número de habitantes e as habitações como proposto pelo Estado Brasileiro.

Esses componentes e equipamentos são hospitais, escolas, universidade ou faculdade, transporte, rede de serviços como bancos, instituições jurídicas e governamentais como agência dos Correios, da Receita Federal, do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), do Ministério do Trabalho, infraestrutura viária, paisagística, sanitária, referência para outras localidades, etc., devem ser levados em consideração ao tratar de uma cidade e de urbano.

Mesmo Veiga (2004) e Lencioni (2008) apontando cidade e urbano e, por conseguinte a urbanização, como uma construção social engendrada por uma série de fatores inter-relacionados muito além da definição estatal de critério administrativo, sendo necessário, para

sua formação outros componentes como infraestrutura de serviços públicos e privados, densidade demográfica entre outros, apresentamos as transformações da rede urbana e da população por se tratar de um forte parâmetro a ser seguido quando se trata dessa discussão.

Para o IBGE (2011) a distribuição espacial brasileira possui uma trajetória com destacado processo de interiorização da população e constituição da rede urbana. Ela está relacionada direta ou indiretamente à expansão das atividades econômicas no campo e na cidade, acompanhado pela ocupação do país propiciada pela multiplicação de centros urbanos marcados por uma industrialização crescente e urbanização em escala nacional. As transformações socioespaciais ocorridas, principalmente, a partir de meados do século XIX, dá contornos diversos aos fluxos populacionais e cara nova às migrações no país.

A título de exemplo para ilustrar essas transformações recorreremos a IBGE (2011) para mostrar a evolução das cidades no país no período compreendido de 1872-2010. Nesse quase um século e meio houve um aumento substancial no surgimento de municípios, propiciando maior abertura e ligações entre cidades além da criação e complexificação das redes urbanas.

Conforme IBGE (2011) em 1872 havia no país 642 municípios, em 1900 o número praticamente dobrou chegando a 1121, já em 1911 o aumento foi insignificante (1221 municípios), essa tendência ocorreu também em 1920 (1320 municípios) e em 1933 (1363 municípios).

A partir da década de 1940 ocorrem os maiores índices de crescimento dos municípios. Nessa década o número era de 1574, aumentando para 1890 municípios em 1950. No ano de 1960 esse número salta para 2765, sofrendo acentuado crescimento em 1970 com 3959 municípios, estabilizando em 1980 chegando a 3992, retomando o forte crescimento nas décadas seguintes com 4491 municípios em 1991, 5507 em 2000 e voltando a estabilizar em 2010 com 5565 municípios no país.

Concomitantemente ao crescimento do número de cidades houve também o crescimento da taxa de urbanização brasileira desde 1872 até chegar em 2010. Oliven (2010) traz a taxa de urbanização brasileira nos censos de 1872 a 1980. A taxa de população urbana em 1872 era de 5,9%, em 1890 era de 6,8%, em 1900 era de 9,4%, em 1920 era de 10,7%, em 1940 era de 31,24%, em 1950 era de 36,16%, em 1960 era de 45,8%, em 1970 era de 56% e em 1980 era de 65,1%.

O Censo 2010 do IBGE (2011) apresenta a taxa de urbanização um pouco diferente de Oliven (2010) nos anos de 1960 e 1980. Essa diferença é inexpressiva, mas a título ilustrativo apresentaremos os dados. Para o IBGE a taxa de urbanização em 1960 era de 45,1%, em 1970 era de 56%, em 1980 era de 67,7%, em 1991 era de 75,5%, em 2000 era de 81,2% e em 2010

era de 84,4%. Conforme o IBGE no ano de 2015, a taxa de urbanização chegou a (84,7%), (IBGE, 2016), um crescimento pequeno, porém mantendo a tendência de redução da taxa da população rural.

Esses dados possibilitam pensar sobre a pluralidade de destinos possíveis criados desde o último quartel do século XIX e, principalmente, nas últimas décadas, para os deslocamentos populacionais, inclusive, para a itinerância, mesmo ela estando concentrada no centro-sul, devido ao maior número de municípios, ao aumento expressivo da urbanização no país nos últimos cinquenta anos, reconfigurando o tecido da rede urbana e exercendo papel de destaque no modo de pensar as condições a rede de transporte.

2.2 TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS

Um dos modos precípuos de viagem dos itinerantes, usuários dos serviços socioassistenciais, é por meio de passagens de ônibus intermunicipais e interestaduais. O ônibus rodoviário se tornou o referente nos deslocamentos de pessoas no país ao ser elevado como meio de transporte coletivo principal, em muitos casos exclusivos, entre cidades brasileiras a partir do direcionamento estatal da política de transporte para a malha rodoviária.

Ao tratar da historiografia dos transportes Aragão et. al. (2001), baseados em Hoyle e Knowles (1999), apresentam algumas nuances e conexões de processos históricos atrelados à formação dos sistemas de transportes no país, com suas infraestruturas, serviços, organizações, tecnologias, estando pautados na historicidade, no suporte físico e ambiental dos territórios com seu clima, relevo, localização de cidades, etc.; aos atuais padrões de demanda de transportes; as tecnologias envolvidas no transporte de mercadorias e pessoas e as políticas governamentais e jurídicas entremeadas ao processo de transformações dos sistemas.

Em continuidade da historicidade dos sistemas de transporte no Brasil, Aragão et. al. (2001), constroem um eixo de modificações nos modos de estabelecimento das redes de transportes conforme os tempos e momentos, iniciando com a construção de pontos dispersos de atracação durante as capitânicas, passando para a construção no período colonial de pontos de transbordos e penetração, ainda sem integração, para o interior do país para possibilitar a importação e exportação. Ainda nesse período, ocorrem alguns eixos de conexões e criação de algumas redes de pequenas vias para dar conta das ligações internas nos eixos de mineração e pecuária.

Na sequência há a criação de uma incipiente fase de interconexão entre os centros e regiões do país, com a criação de eixos Nordeste-Sudeste garantindo as trocas internas. Após

essa fase ocorre a interconexão completa, no fim da Velha República, com conexões diversas e mútuas sem eixos preferenciais, fato que aconteceu na última fase descrita pelos autores, quando da emergência e criação de eixos prioritários decorrente da industrialização e concentração econômica do país.

Aragão et. al. (2001) complementam essas transformações dos sistemas de transportes conforme as periodizações considerando que no período colonial houve falta de integração na totalidade territorial, conjugada com uma política repressiva a essa integração; política modificada no período imperial com a navegação de cabotagem e a construção de ferrovias para atender o desenvolvimento da economia exportadora, processo continuado na Primeira República e expandido durante o Estado Novo, focalizando no desenvolvimento geral das infraestruturas de transportes, com ênfase a partir de 1945 no rodoviarismo.

O rodoviarismo ganhou força a partir da década de 1950, segundo Aragão et. al. (2001) com entrada em cena das indústrias automobilísticas, a aceleração do ritmo da urbanização, juntamente com o Estado assumindo as rédeas na criação de infraestrutura de estradas com vistas à interiorização e abertura de novas fronteiras para a integração nacional, tendo como exemplo máximo a construção de Brasília, bem como, o privilégio dado à construção de redes urbanas e de rodovias no centro-sul, para atender a crescente industrialização. Nessa rede, automóveis, caminhões e ônibus foram predisponentes.

Mesmo assumindo as políticas para o transporte e ficando apenas com a construção e manutenção das vias, inaugurando agências de gestão e controle, o Estado, conforme aponta Aragão et. al. (2001), não consegue manter as condições necessárias para garantir a qualidade das rodovias e ferrovias, retomando o processo de concessões à iniciativa privada para explorar as vias.

Outra medida adotada pelo Estado foi a criação de regime de concessão da exploração do transporte rodoviário às empresas de ônibus, por meio de linhas. Esse modelo ainda é vigente no país com empresas controlando determinadas linhas sem a possibilidade de entrada de outras para concorrerem. Em grande parte das cidades, o transporte coletivo intermunicipal e interestadual é apenas via ônibus rodoviário pela empresa detentora da concessão da linha.

A emergência e privilégio da agenda estatal em relação ao transporte rodoviário é tratado por Barat (1978) ao considerar o período compreendido entre as décadas de 1950 e 1970, como o ponto chave para a mudança de postura do Estado quanto a definição do sistema de transporte para atender a crescente industrialização, o escoamento da produção e os deslocamentos humanos no território nacional.

O autor considera que o Estado, diante das dificuldades operacionais do sistema ferroviário, no início da década de 1930, decide tornar grande parte das ferrovias estatais, subvencionando as mistas e privadas. No entanto, esse sistema entrou em colapso devido ao alto custo de manutenção e o Governo decidiu retirar os incentivos e subvenções, contribuindo, significativamente, para a letargia tanto do transporte de carga quanto de passageiros via trem.

Para Barat (1978), o sistema de transporte marítimo seguiu a mesma lógica do sistema de transporte via trem, inicialmente, subvencionado e com uma gama grande de portos de pequeno, médio e grande porte foi, nas décadas de 1950 a 1970, relegado a segundo plano devido ao alto custo de manutenção e as dificuldades de gerenciamento, tanto interno quanto internacional, com baixíssimo volume da produção brasileira por meio do transporte marítimo ou fluvial de cabotagem.

Outro meio de transporte, com pouca expressividade entre as décadas de 1950 e 1970, segundo Barat (1978), foi o aéreo com números inexpressivos, quase inexistentes, quando se trata de mercadorias. Já em relação ao transporte de passageiros houve flutuações nesse período, com alta no fim dos anos 1950, queda na década de 1960 e pequena retomada na década de 1970.

Essas mudanças ocorreram, principalmente, devido às crises no período e também ao controle tarifário exercido pelo Estado, além da pouca subvenção para as empresas aéreas, muitas foram obrigadas a fechar ou realizar fusões para se manterem operando. Outro fator colaborativo à época foi o não planejamento de expansão e manutenção da infraestrutura do sistema.

Os outros modos de transporte foram relegados a segundo plano, conforme Barat (1978), pela viabilidade operacional do sistema rodoviário, principalmente, por sua maior plasticidade logística, pela recolha de impostos para investimento na área, pela crescente urbanização do país, pela implantação das indústrias de base e automobilística, como também por seguir o modelo americano de desenvolvimento.

Para ocorrer essa transformação, o autor apresenta uma explicação baseada no modo de estruturação geoeconômica do país antes da década de 1950, iniciando pela descontinuidade dos sistemas de transporte devido aos “arquipélagos” de atividades e de localidades, sendo o transporte naval o mais utilizado, com privilégio para o de cabotagem.

Com o início do processo de industrialização no país, há o redirecionamento para a atividade ferroviária com o fito de escoar a produção primária no sentido interior-litoral, criando sistemas ferroviários isolados para atender essa demanda e, as ligações rodoviárias

nessa época, consistiam apenas em ligação de pontos locais, complementando e não comprometendo o sistema ferrovia-porto-navegação.

Com a mudança geoeconômica decorrente do processo de industrialização e concentração no eixo São Paulo-Rio a produção, junto com a diversificação das atividades industriais e a urbanização, houve a construção de rodovias para ligar as várias cidades, com investimentos em abertura de vias e pavimentação crescentes conforme os anos, iniciando a construção e ligação da rede urbana recém-surgida.

Outro fator que corroborou para a eleição da rodovia como o meio privilegiado para o transporte, segundo Barat (1978), foi à inversão do modo de produção de bens, passando de importação para a fabricação e distribuição interna dos produtos, bem como a expansão das fronteiras agrícolas e extrativistas e a possibilidade de transporte de alimentos para médias, e longas distâncias. Em suma, a rodovia serviu para o Estado à época, como o meio para o desenvolvimento regional.

Ao discutir os sistemas de transportes no período entre os anos 1955-1995, as configurações e reconfigurações do território, Santos e Silveira (2013) apontam que a partir da década de 1970 houve uma retomada do transporte ferroviário e aquaviário, mas distribuídos de maneira fragmentária e em pontos específicos. O transporte aeroviário ganhou impulso a partir dessa década, concentrada no centro-sul, concorrendo com o transporte rodoviário nos fins dos anos 1990, que iniciou um declínio, mas permanecendo ainda, hegemônico.

No tocante ao transporte aquaviário, Santos e Silveira (2013) destacam a predileção para o escoamento interno e internacional da produção agrícola, da extração mineral e de bens de consumo em detrimento ao transporte de passageiros. Este ainda persiste no alto e baixo Amazonas, devido às peculiaridades da região: baixa rede rodoviária, rios navegáveis, florestas, dificuldade de acesso as comunidades entre outros.

O transporte ferroviário para Santos e Silveira (2013), a média e longa distância, focalizou no escoamento da produção interna para os portos, principalmente de grãos e minérios. O transporte de passageiros pelas vias férreas ficou circunscrito ao ambiente metropolitano com metrô e trens de superfície.

Já em relação ao transporte aéreo, este, conforme Santos e Silveira (2013) ganhou impulso importante no quantitativo de passageiros entre 1955 a 1995, crescendo de duzentos e quarenta e cinco mil para mais de dezoito milhões nesse período. Houve crescimento também no número de empresas de taxiamento e da viação agrícola.

Os autores fazem a ressalva que a despeito do crescimento do número de passageiros por ano, eles estavam concentrados na macrorregião centro-sul, especialmente, na região denominada por eles de região concentrada (sul e sudeste). O volume maior de fluxos estava entre São Paulo e Rio de Janeiro, seguido por Curitiba e Brasília. Os fluxos mais significativos no norte e nordeste correspondiam aos relacionados a Salvador. Os fatores considerados pelos autores para o aumento foi o avanço técnico-científico e a extensão territorial do país.

Por fim, o transporte rodoviário, segundo Santos e Oliveira (2013), mesmo concentrando sua maior rede no Sudeste, experimentou crescimento expressivo desde os anos 1930 devido à ação governamental de abrir estradas e pavimentá-las, construindo ramificações não só no eixo São Paulo-Rio de Janeiro, mas com outras regiões do país.

Juntamente com o crescimento exponencial das vias houve o crescimento do número de veículos circulando pelas estradas, bem como, o aumento de veículos por habitantes, com os maiores índices no centro-sul brasileiro, reforçando o caráter concentrador dessa macrorregião no quesito transporte rodoviário.

O transporte de passageiros via rodovias, cresceu substancialmente até os fins dos anos 1990, quando começou a declinar, motivado pela ascensão do transporte aéreo. O maior volume de fluxos de passageiros e de companhias estava na região sudeste, com destaque para o estado de São Paulo, seguido por outros estados da região Sul e Centro Oeste.

A região concentrada para Santos e Silveira (2013) abarcava quase 75% desses deslocamentos nos anos 1990. Foi mais significativo nesse período o deslocamento de curta e média distância, demonstrando a força dos arranjos geoeconômicos na concentração da rede urbana, das vias e dos fluxos rodoviários na região e a força de atração de passageiros para a capital paulista e as regiões metropolitanas.

Em relação à construção e expansão da rede rodoviária entre 1955 e 1995, Santos e Silveira (2013), mostra o predomínio dos estados de São Paulo e Rio de Janeiro em todo o período, na extensão da rede. Em 1964 há um crescimento tímido da rede nos estados da Região Centro-Oeste e Sul, além de alguns estados do Nordeste.

No ano de 1971 os estados do sul, Espírito Santo e Paraíba ganham acréscimos importantes de rodovias. Já em 1995, as regiões Sul, Sudeste, Centro-Oeste e Nordeste possuíam maior destaque em se tratando da rede rodoviária, com primazia para as duas primeiras. O estado de Mato Grosso e a Região Norte, durante todo o período foram as que tiveram o menor crescimento das rodovias.

Ao tratar das rodovias pavimentadas, Santos e Silveira (2013) apontam um baixo índice em todo o território nacional em 1955, com apenas o estado do Rio de Janeiro conseguindo despontar nesse quesito. Em 1964 São Paulo e Alagoas entram nesse cenário. Em 1971 os estados do Sul, do Nordeste e o restante do Sudeste conseguem aumentar de maneira satisfatória a pavimentação das rodovias. Por fim, em 1995, os estados do Centro Oeste e Tocantins ganham destaque nesse quesito. A região norte continuou com o menor destaque em todo o período.

Seguindo a dinâmica da rede rodoviária, o Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas – IPEA (BRASIL, 2009), aponta os quantitativos para o ano de 2006 das extensões das rodovias por estados e regiões, bem como, o quantitativo de rodovias pavimentadas e não pavimentadas nessas áreas. Os índices seguem a mesma ordem discutida por Santos e Silveira (2013), com a região Norte apresentando os menores quantitativos.

No ano de 2006 no Brasil havia um milhão de quatrocentos mil quilômetros de rodovias não pavimentadas e apenas cento e noventa e três mil quilômetros pavimentados. Esse quantitativo estava distribuído da seguinte maneira conforme as regiões: na região Norte havia oitenta e sete mil quilômetros de rodovias não pavimentadas e praticamente quinze mil pavimentadas, representando apenas 14,5% do total.

Na região Nordeste, conforme Brasil (2009) havia, em 2006, trezentos e cinquenta e seis mil quilômetros não pavimentados para cinquenta e três mil pavimentados (12,9%); no Sudeste havia quatrocentos e sessenta mil quilômetros não pavimentados e sessenta e três mil quilômetros pavimentados (12,1%); no Sul eram duzentos e noventa e seis mil quilômetros não pavimentados e quarenta mil pavimentados (12%) e no Centro Oeste havia duzentos e seis mil quilômetros não pavimentados e vinte e quatro mil pavimentados (10,5%).

Em continuidade à discussão a Confederação Nacional dos Transportes (CNT) apresenta a evolução da malha rodoviária entre 2001 e 2015 (CNT, 2017). Os dados apresentados pela CNT são divergentes do IPEA, mas insignificantes a ponto de não modificar o panorama.

O total de rodovia não pavimentada em 2001 era de um milhão e quatrocentos e vinte mil quilômetros e pavimentadas chegou a cento e setenta e um mil (9,8%) e, em 2015 havia um milhão trezentos e cinquenta mil quilômetros de rodovias não pavimentadas e duzentos e dez mil pavimentadas (12,2%). Apesar de aumentar o índice de quilômetros pavimentados houve, nesse período uma redução de mais de vinte mil quilômetros de rodovia no país.

São por essas vias que transitam automóveis, caminhões, tratores, motocicletas, utilitários e ônibus, inclusive aqueles destinados a transportarem passageiros. Devido ao baixo

índice de rodovias pavimentadas, o deslocamento de passageiros por todas se torna difícil, em muitos casos, inviável, ficando restrito aos eixos ligados pelas linhas autorizadas pelo Estado, dentre elas, temos as interestaduais.

No tocante ao volume de pessoas transportadas via ônibus o Ministério dos Transportes (BRASIL, 2018) apresenta os dados relativos ao volume de viagens semiurbanas, interestaduais, internacionais e de fretamento, de cento e quarenta e sete milhões em 2010 para oitenta e oito milhões em 2017. Mesmo com significativo decréscimo, o transporte rodoviário de passageiros ainda possui forte impacto na vida dos brasileiros, por ser ele o responsável direto pelo deslocamento da maioria das pessoas a curta e média distância.

Em relação ao transporte interestadual o ministério dos transportes (BRASIL, 2018) também aponta uma redução no quantitativo de pessoas viajando: de 46,7 milhões em 2010 para 38,7 milhões em 2017. Esse quantitativo é de pessoas se deslocando em itinerário superior a setenta e cinco quilômetros. A distância até setenta e cinco quilômetros, considerada semiurbana, o movimento foi de setenta e quatro milhões em 2010 e praticamente quarenta milhões em 2017.

Dentre esses milhões de passageiros tanto nas viagens semiurbanas, quanto nas interestaduais, há uma parcela de pessoas se deslocando por meio de passagens rodoviárias concedidas por unidades assistenciais ou por doações. Essas pessoas, geralmente, permanecem por períodos curtos nas cidades, estando em processo itinerante de movimentação.

Exemplos desse processo são descritos por Di Flora (1987) e Justo (2011, 2012), abordando o deslocamento de pessoas via atendimento assistencial, em momentos e transportes diferentes no Oeste e Centro-Oeste Paulista. Esses modos de deslocamento marcam a mudança do modo de transporte utilizado pelas políticas assistenciais para enviar os itinerantes e demais pessoas que recorriam aos serviços às cidades próximas da região. Essa mudança não ficou restrita apenas ao interior paulista. Ela ocorre, praticamente, em todo o território nacional e com as mesmas feições.

Di Flora (1987), na dissertação de mestrado defendida em 1985, trata de um modo de transporte de pessoas, via concessão de passagem já em processo de estagnação, o transporte ferroviário de passageiros interurbano. Ela descreve a produção de circuitos de deslocamento de pessoas consideradas em trânsito pelo interior paulista, mediante passagens de trem. Era reservado um vagão específico para atender esse público.

O propósito da Unidade de Atendimento da cidade pesquisada por Di Flora (1987) era direcionar os destinos dos itinerantes e outras pessoas em trânsito, estabelecendo as cidades

de destino a cada um, conforme as diretrizes do estabelecimento e do atendimento dado pelos profissionais. No entanto, mesmo com tal objetivo havia um retorno significativo para a cidade, pois eles desciam em outros pontos, voltando a pé ou mesmo de trem.

A utilização do transporte ferroviário de passageiros, conforme aponta Di Flora (1987), criou um processo de circularidade dos itinerantes e devido aos destinos das linhas. A concessão para as cidades que os trilhos das ferrovias as atravessavam, circunscreveu ao deslocamento dentro do estado de São Paulo, principalmente, na região Oeste e Centro Oeste paulista. As pessoas em trânsito, tratados por ela, genericamente, de mendigos ou trecheiros, percorriam essas rotas ininterruptamente, indo de cidade em cidade.

O percurso do trem definia, em grande medida os lugares possíveis de deslocamento dos itinerantes, e devido a sua menor possibilidade de conexões, restringia nessa região, as cidades de parada temporária deles. O trem, por um período, serviu de escoadouro e de elemento vetorial, mesmo que restrito, do fluxo de pessoas atendidas por serviços assistenciais, no caso da cidade pesquisada por Di Flora (1987), um albergue.

A mudança de orientação da rede ferroviária, intermunicipais e/ou interestaduais, decorrente do abandono estatal, precarização dos trens e das estradas, a concessão a empresas privadas para atender a escoação da produção agrícola e industrial, extinguiu o transporte interurbano de passageiros ferroviários. Estes, inclusive os itinerantes, acorreram a outro meio de transporte, com maior fluidez e ramificações de rotas: o ônibus.

O ônibus interurbano assumiu papel de destaque no transporte de passageiros pelo país, com a opção da rodovia como modo de deslocamento e conexão entre espaços do país. A concessão de linhas de exploração permitiu a criação e exploração de rotas por empresas ligando várias cidades e regiões.

A malha rodoviária de São Paulo, do Sudeste, Sul e das fronteiras agroindustriais abertas a partir da década de 1960 colaborou para a complexificação das redes urbanas e para o trânsito cada vez maior de pessoas via rodovias. O aumento das ligações no território, possibilitou que vários atores utilizassem os ônibus intermunicipais para ir de cidade em cidade, para as migrações e para as itinerâncias.

Justo (2011, 2012) ao pesquisar sobre errância e nomadismo com os andarilhos e trecheiros, realizou trabalho em uma unidade do Centro de Triagem e Encaminhamento (CETREN) no interior paulista por longo período até o seu fechamento, devido à mudança da Política de Assistência Social no país. No espaço do CETREN havia uma plêiade de figuras que passavam ou permaneciam por tempos variados, desde dias a semanas. Um dos objetivos

do Centro era o encaminhamento de pessoas consideradas em trânsito para as cidades vizinhas.

O CETREN (SÃO PAULO, 1972) foi criado por meio do Decreto nº 52.897 de 17 de março de 1972, pelo, então, governador do estado de São Paulo Laudo Natel, como uma Unidade de atendimento das populações carentes que chegavam ou residentes nas cidades paulistas. A finalidade era oferecer atendimento médico ambulatorial, incluindo medicamentos e vacinas, atendimento psicossocial, vestimentas, alimentação, higienização e também passagens rodoviárias.

As passagens eram concedidas para pessoas em trânsito, migrantes ou aos solicitantes com o intuito de retorno à cidade de origem. Justo (2011, 2012) aponta a concessão de passes rodoviários, como um dos eixos orientadores do CETREN, de uma cidade do Oeste paulista. Para obter o passe os interessados necessitavam passar por uma triagem realizada pela Assistente Social da Unidade. Só após essa triagem era concedido o benefício.

Os trecheiros e outras pessoas em trânsito, segundo Justo (2011, 2012), eram levados de automóvel até a estação rodoviária da cidade no momento do embarque, reduzindo assim a possibilidade de escape para a cidade. Os passes eram concedidos para as cidades próximas, preferencialmente, no sentido do estado do Paraná ou no da capital do estado. O certo era que o ônibus configurava como o meio indispensável para o deslocamento dessas pessoas.

Com a extinção dos CETRENs surgiu outra unidade, em consonância com a Política Nacional de Assistência Social de 2004 e com o SUAS (BRASIL, 2005), para atender as pessoas, não mais designadas como carentes, mas como em situação de vulnerabilidade e risco.

A nova política assistencial delimitou o campo de atuação no âmbito psicossocial, criando o Centro de Referência Especializado de Assistência Social (CREAS) para atender as pessoas em situação de itinerância e em trânsito. O atendimento visa o fortalecimento e reconstrução dos vínculos familiares, sociais e de pertencimento, tendo como um dos serviços, o encaminhamento das pessoas a família e cidade de origem, e o meio utilizado é via ônibus, através da concessão de passagens.

Esse fenômeno foi observado por Justo et. al. (2013), Freitas (2014) e Espósito (2017) em uma cidade média do interior paulista, que disponibilizou uma unidade de atendimento aos “migrantes” e outras pessoas em trânsito dentro da estação rodoviária. Essa unidade era parte integrante do CREAS, atuando, especificamente, com populações que aportavam no município e se direcionavam ou eram encaminhadas ao serviço para se deslocar a alguma cidade próxima.

As populações migrantes, em trânsito, itinerantes ao serem atendidas no serviço recebiam, invariavelmente, passes rodoviários, de preferência em ônibus suburbanos e que percorriam trajetos curtos. Havia uma lógica econômica, devido ao grande fluxo de pessoas atendidas e também um gerenciamento e controle das entradas e das rotas percorridas.

A passagem era o referente para o êxito dos encaminhamentos, pois sem ela haveria uma concentração de pessoas na estação rodoviária, constringendo os usuários dos serviços rodoviários e aumento de itinerantes, migrantes e outras pessoas em trânsito nos espaços citadinos.

A força desse processo de gestão de mobilidade dessas populações se materializava nas práticas dos agentes públicos e nos convênios firmados com instituições e empresas. O exemplo mais categórico foram convênios firmados com empresas de ônibus para poder colocar para circular, para transitar de cidade em cidade.

A prática de convênios entre prefeituras e empresas de ônibus para encaminhar a outras cidades pessoas consideradas em situação de vulnerabilidade e risco pela política de assistência social, parece ser uma prática recorrente nos municípios brasileiros. Esse modo de organização também se faz presente em Paranaíba desde o ano de 2009 e permanece ainda vigente.

Durante esse período modificaram os critérios de concessão do benefício e as empresas conveniadas, mas a dinâmica continua a mesma: embarcar para a cidade mais próxima na linha percorrida pela empresa. Dentre os critérios estão família em trânsito, idoso, à procura de emprego, retorno à família, entre outros. Os dois primeiros são preferenciais para a concessão do benefício.

Os deslocamentos de itinerantes e outras pessoas em trânsito em Paranaíba, só é possível, mediante rodovia e por ônibus, fato que se repete na maioria das cidades brasileiras, seja pela celeridade do embarque, pela economia em relação a outros meios de transporte e pela ligação com outras cidades acontecer apenas por via rodoviária.

Tais deslocamentos estão na contingência dos percursos asfaltados e das linhas disponíveis. Não há a possibilidade de se ir a todas as cidades desejadas, mesmo próximas, utilizando recursos assistenciais, caso estas não sejam cortadas por linhas de empresas de ônibus conveniadas. Caso o itinerante deseja ir a essa cidade, terá que encontrar outros meios, pagando a passagem, indo de carona, mesmo a pé, ou seguindo o circuito estabelecido pelas unidades assistenciais.

2.3 CONSTITUIÇÃO DAS CIDADES E REDES URBANAS NO BRASIL

A formação das cidades e a constituição da rede urbana brasileira guarda uma série de configurações e movimentos, que promovem a dispersão e concentração das aglomerações populacionais, decorrentes de uma gama de interesses empresariais, da agroindústria, da exploração de matérias primas, da posse e distribuição de propriedades rurais, das missões religiosas, entre tantas outras.

A constituição da rede de cidades de acordo com Deffontaines (1944a, 1944b), é tributária da circulação das formas mais variadas, seja dos vendedores mascates, dos jesuítas e outros religiosos, dos fazendeiros e bandeirantes, dos mercadores de ouro e outros metais, dos boiadeiros e estradeiros, índios, escravos, sertanejos, etc., o ponto alto dessa constituição está no nomadismo, característica que marcou e marca o brasileiro.

Deffontaines (1944a) pontua que só após os anos mil e seiscentos que o Brasil, efetivamente, pode ter suas primeiras cidades devido a relutância ao agrupamento. Os locais das pequenas concentrações de pessoas eram as fazendas, dispersas pelo país e acessada pelos mascates, médicos, dentistas, itinerantes que percorriam a pé, a cavalo ou de jangada para ofertar seus serviços.

As primeiras aglomerações com características urbanas mínimas, conforme, Deffontaines (1944a) foram as reduções. A característica dessas aglomerações deveria servir de espaço para a evangelização e proteção da população indígena. A primeira fundação era da igreja e da praça retangular, com as casas dos índios dispostas ao lado. Esse modelo de organização “urbana” foi utilizado em várias regiões do Brasil, inclusive nas longínquas e de difícil acesso como a Amazônia. No entanto, essa forma de povoamento não conseguiu se estabelecer e foi sufocada por outras concorrentes que surgiram.

Outra forma de aglomeração, como postula Deffontaines (1944a), foram as de caráter militar, por necessidade de defesa da colônia, denominadas feitorias. Estas são consideradas embriões de cidade. Inicialmente as feitorias foram construídas no litoral, estendendo, posteriormente para interior e assim garantir o domínio português nos rios que desaguavam no oceano ou para lidar com o banditismo no interior brasileiro.

Deffontaines (1944a) pontua, também, a emergência das cidades mineiras. Criadas nos morros para a exploração de metais preciosos, geralmente, consistindo em acampamentos provisórios denominados arraiais. O nomadismo dos mineiros, com constante circulação dos metais para a costa, foi a tônica para a construção e desconstrução dos arraiais, desses

permanecendo poucos que se transformaram em cidade como Mariana, Ouro Preto e Diamantina.

A constituição das cidades passa também, como diz Deffontaines (1944a), por aquelas construídas à beira das estradas denominadas de pousos, que serviam de paragem aos viajantes que transportavam animais ou bens materiais para a Metrópole ou para as capitânias das colônias. Essas aglomerações receberam o título de cidade dos viajantes.

Prosseguindo, Deffontaines (1944a) apresenta as cidades de navegação: aquelas construídas às margens dos rios a cada trinta quilômetros, servindo de paragem dos barcos para carga, descarga e, principalmente, para abastecimento de madeira que servia de combustível. Essas cidades, em sua maioria, desapareceram, devido à entrada dos barcos movidos a petróleo.

Com o advento das ferrovias, houve um forte declínio das cidades caracterizadas como de circulação (as de paragens), arruinando sua sobrevivência, nascendo em seu lugar, como consta Deffontaines (1944a), as cidades-estações ferroviárias. Estas eram, em grande parte, construções empreendidas pelas companhias férreas, para servir de ponto de paragem (estações) dos trens. As estações com maiores possibilidades de constituição de cidade eram as de ponta de linha, também conhecidas como boca de sertão, por servirem de ligação entre o sertão inexplorado e outras cidades da linha de ferro.

No tocante aos modos de formação das aglomerações humanas e suas interações [ou tentativas de interações] com outras, Deffontaines (1944b), complementa propondo que a construção da rede de cidades no Brasil, por ser recente, não segue a lógica europeia. Ela se dá de modo bem diverso, ocorre de maneira esparsa e para cumprir a necessidades particulares e pontuais.

Deffontaines (1944b), ainda acrescenta que o caso brasileiro é particular por abarcar uma dinâmica de construção, destruição de cidades numa velocidade impressionante. Muitas cidades tiveram [e tem] vida efêmera, surgindo pela vontade de uma pessoa ou instituição [empresa], sofrendo mudanças de lugares, de nomenclatura em tempo curto, assim como de crescimento exponencial e acelerado de população ou redução drástica por perda de incentivos. O autor considera a rede urbana, até o início do século XX, de formação e crescimento instáveis, por não estar ainda sedimentada e fortalecida.

É importante considerar que por um longo tempo as aglomerações humanas, ainda não tinham caráter de urbanidade. Eram pontos de paragem, passagem ou repouso de proprietários locais, comerciantes, viajantes, religiosos, não configurando em um emaranhado de pontos

como percebemos na atualidade, devido à parca rede de vias de ligação, ficaram isoladas de outras aglomerações por longa data.

Deffontaines (1944b) enumera alguns desses arranjos conforme os inauguradores das aglomerações, iniciando com o que ele considera uns dos primeiros e marcantes arranjos, de acordo com a necessidade de criação de lugares para fugir do isolamento no sertão brasileiro, cidades que serviam de ponto de encontro e de descanso das pessoas das fazendas, para a realização de festas religiosas [as vilas de domingo]. Esses lugares só tinham vida nos fins de semana ou em dias de festa, e a maioria das residências permanecia fechada, a maior parte do tempo.

Outras configurações de arranjos são, segundo Deffontaines (1944b), os Patrimônios Religiosos e Leigos. No primeiro o ponto de início de concentração humana é a igreja. É através da igreja e da praça, disposta à sua frente que a cidade se constitui. Ela só acontece mediante a doação de grande porção de terra a um santo, representado pelo padre, o bispo ou por algum proprietário devoto. O terreno e a cidade pertenciam ao santo, mas quem controlava era o padre ou bispo. Esse é um dos motivos de muitas cidades possuírem nomes de santos. O patrimônio religioso teve grande importância até o fim do século XIX.

No segundo caso – Patrimônio Leigo – teve impulso no fim do século XIX e início do século XX, deu-se, principalmente, quando os fazendeiros ou proprietários de grande extensão de terra já não doava parte do seu quinhão a alguma entidade religiosa, passando ele mesmo, a fazer a distribuição e negociação dos lotes da cidade. Nesse caso, o fazendeiro se torna o povoador da cidade, buscando uma laicização dando nome de pessoas importantes como marca dessa mudança. Esses patrimônios também foram construídos pelas companhias de colonização e povoamento em vários estados brasileiros.

No tocante às interações espaciais, Corrêa (2012), diz que elas são uma produção histórica resultantes de potentes invenções tecnológicas emergidas na Revolução Industrial, criando uma complexa teia de inter-relações e intercausalidades, possibilitando deslocamentos e trocas acelerados, mediados pelos novos meios de comunicação e de transporte, além das transformações técnicas no ambiente agrário.

As interações espaciais, para Corrêa (2012), necessitam ser vistas, não como mero deslocamento populacional, bens, capital, informação, entre um espaço e outro, mas como parte integrante de um processo de transformação social, engendrados por uma série de movimentos produtores de assimetrias e diferenças, propiciando as transformações dos lugares devido à tendência de favorecimentos de uns em relação aos outros. Esses lugares

favorecidos modificam-se com o tempo em decorrência das mudanças sociais, políticas, econômicas, capitalísticas, etc.

Corrêa (2012) prossegue afirmando que as transformações das interações espaciais estão, intimamente, ligadas às próprias formas de existência e reprodução social nas variadas redes geográficas propiciadas pelos complexos arranjos entre localização, vias de ligação e os fluxos que transitam entre os lugares.

Observa-se também, conforme Corrêa (2012) que elas são influenciadas em graus distintos pela distância entre os lugares. À medida que aumenta a distância, há um acréscimo dos custos de transferência de bens e outros serviços, transportes, de tempo, de investimento, entre outros. Isso pode contribuir para a redução da intensidade das interações espaciais, principalmente nas sociedades capitalistas, onde o papel da distância entre as localidades exerce papel decisivo no grau e na forma de mobilidade espacial entre ricos e pobres.

Um conjunto todo especial dessas interações espaciais são as redes urbanas, que segundo Corrêa (2011, 2015) se constitui, em um conjunto de centros urbanos articulados, funcionalmente, entre si e que participam da criação, apropriação, circulação dos valores excedentes produzidos. A participação não ocorre de maneira uniforme e homogênea. Ela se manifesta de forma heterogênea, fragmentada e discrepante com desequilíbrio entre as cidades que compõe a rede, devido à hierarquia ou outra forma de configuração.

Corrêa (2015) considera que, no conjunto de interações entre as redes urbanas, há algumas cidades se destacando quanto à centralidade nos arranjos organizacionais e referenciais que é a metrópole. A metrópole exerce influência significativa sobre as demais localidades pelo seu nível e complexidade de organização espacial, no grau de controle econômico e político.

Há que considerar, de acordo com Corrêa (2015), que a rede urbana pode se constituir de diversas maneiras, no concernente as suas unidades funcionais tais como: área metropolitana com suas cidades-dormitórios, cidades geminadas, cidade-dispersa, cidades pequenas ou médias organizadas em torno de estabelecimentos comerciais, agroindustriais, industriais ou de serviços. Essas e outras formas de conjugação compõe a complexidade de formação e manutenção das redes urbanas.

Tratar da rede urbana sem discutir a relação e interação cidade-campo é desconsiderar a força e o papel exercido um sobre o outro. Mas, estes não ocorrem em nível simétrico. Conforme pontua Corrêa (2015), a relação historicamente se tornou desigual por a cidade constituir no lugar da acumulação do capital e dominação dos meios técnicos e instrumentais. A cidade se configura no centro de produção e reprodução capitalista, forçando o campo a

subjugar aos ditames do mundo citadino, esgarçando suas potencialidades de direcionamentos e decisões nas redes.

Uma característica importante apontada por Corrêa (2015), de diferenciação da organização espacial, entre cidade e campo, é a menor fixidez do campo em relação à cidade, no que tange às obras humanas. As transformações das paisagens agrícolas são mais aceleradas, como o exemplo, o da mudança de enfoque de produção: de pastagens a plantação de grãos, inclusive, com o esvaziamento de homens pela implementação da tecnologia agroindustrial, criando termos como “urbanização do campo” ou “industrialização da agricultura” para dar conta dessas transformações.

A cidade por sua maior fixidez, conforme argumenta Corrêa (2015) apresenta também maior capacidade de refuncionalização, possibilitando a conjugação e coexistência de formas e funções do velho e do novo no mesmo processo, tais configurações são próprias das formações espaciais capitalistas. Para corroborar essa posição, o autor afirma que pela complexidade da cidade e da rede urbana, pelo motivo da fixidez e refuncionalização, propicia uma forte tendência, ao menos parcialmente, da apresentação dos elementos espaciais das quais surgiram, não ocorrendo esse processo com o setor agrário.

2.4 MIGRAÇÕES E DESLOCAMENTOS POPULACIONAIS

Graham e Hollanda Filho (1984) traçam um panorama das migrações internas no Brasil por um período de um século (1872 a 1970), mostrando as diversas rotas de deslocamentos pelo país, os grupos populacionais, os indicadores e as estratégias governamentais e da iniciativa privada, que contribuíram para ocorrer esses deslocamentos, de maneira, a aumentar o fluxo populacional em direção a determinado estado ou região em cada época diferente.

Os autores iniciam pontuando dois movimentos nos fins do século XIX: a migração do Nordeste para o Amazonas, impulsionado pela economia e baseada na extração do látex, conhecido como o ciclo da borracha e corroborado por uma grande seca na região nordestina, principalmente, no estado do Ceará e o deslocamento de escravos do nordeste e Minas Gerais para as fazendas do estado de São Paulo por o tráfico de escravos estar abolido no país.

Outro movimento importante, segundo Graham e Hollanda Filho (1984), foi à entrada massiva de estrangeiros no estado de São Paulo e na Capital Federal (Rio de Janeiro) nos fins do século XIX e início do século XX, basicamente, até os anos 1920 para substituir a mão de obra escrava das fazendas cafeeiras no estado de São Paulo, impulsionado pelo grande

investimento estatal do estado de São Paulo que subsidiava a imigração, quase, exclusivamente, de italianos para trabalhar nas lavouras, e posteriormente, com o crescimento das cidades, em especial São Paulo ocorre um êxodo rural em direção a metrópole que se formava, trabalhando, em sua maioria, nas indústrias em processo de instalação na cidade.

Paralelamente a esse fenômeno, Graham e Hollanda Filho (1984) diz haver um grande afluxo de migrantes de Minas Gerais para o estado de São Paulo, para substituir a mão de obra estrangeira nas fazendas de café e posteriormente de algodão, após a recessão de 1929. Cabe também dizer, sobre a existência de um processo de interiorização da migração, no estado de São Paulo, da região da capital para o oeste paulista e posteriormente, para o estado do Paraná.

A migração para o norte do estado do Paraná, na década de 1940 a 1950, conforme Graham e Hollanda Filho (1984), é considerada como o mais bem-sucedido processo migratório no Brasil, curiosamente, realizada por companhias estrangeiras que compraram terras estatais e lotearam em pequenas propriedades, levou um grande contingente de migrantes a comprarem seus lotes e cultivarem uma variedade de hortifrutigranjeiros. A política de povoamento do norte do Paraná foi responsável, pelo crescimento nas migrações para o sul do país, com uma entrada de 500 mil migrantes, entre as décadas de 1940 e 1950.

Para Graham e Hollanda Filho (1984) o último movimento migratório ocorrido nas décadas de 1950 e 1960 foi em direção à região Centro Oeste. Essa migração já foi realizada por uma política estatal para o povoamento do interior brasileiro e também como uma política de garantia do povoamento nas zonas de fronteira.

Os estados de Goiás e Mato Grosso foram os grandes recebedores de contingentes populacionais, mas com a diferença de que o Estado já disponibilizou a infraestrutura para receber a demanda, construindo rodovias e cidades, como Brasília, para receber esse afluxo de pessoas. A diferença entre as migrações do Paraná com as de Goiás e de Mato Grosso, são: povoamento de proprietários no Paraná, contra o povoamento de trabalhadores, em sua maioria sem qualificação profissional em Goiás e Mato Grosso.

Nos fins da década de 1960, Graham e Hollanda Filho (1984), consideram a existência de uma política de expansão para as áreas do Norte e Nordeste, com a criação de agências estatais como a Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) e a Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM), o grande aporte financeiro para a criação de infraestrutura para o deslocamento, como rodovia Trânsamazônica, ligando o Centro Oeste ao Norte do país.

Em continuidade a discussão das migrações, do século XIX ao século XX, Patarra (2003), aponta ser um movimento inter-relacionado e decorrente dos processos econômicos iniciados com a expansão da cafeicultura até o início da industrialização e posteriormente da industrialização até o fim do século XX, tendo a década de 1980 como ponto marcante dessa última etapa, por ela marcar um ponto de inflexão nos movimentos rural-urbano, de longa distância e para as metrópoles. O processo migratório adquiriu uma feição de desruralização para a urbanização e também movimentos de regionalizações da população.

O primeiro momento do processo migratório, conforme Patarra (2003) ocorre entre os anos de 1808-1890. É o momento da expansão da cafeicultura de exportação brasileira, a migração é de âmbito rural, preponderantemente entre fazendas a fim de suprir a mão de obra nas fazendas de café dos estados de São Paulo e Rio de Janeiro, além da zona da mata mineira. A mão de obra inicialmente foi a escrava, substituída em seguida, pela europeia.

O segundo momento do processo migratório, segundo Patarra (2003), compreende os anos 1890-1930. Esse momento é marcado pelo intenso fluxo imigratório no país, principalmente, de pessoas vindas da Itália e do Japão, sendo, principais estados recebedores: São Paulo e Rio de Janeiro, seguido por Rio Grande do Sul, Santa Catarina e Paraná.

Inicialmente direcionados para as culturas de café e para os latifúndios de plantações de alimentos no Sul, da cana de açúcar no Nordeste e da borracha no Norte, esses imigrantes também começaram a se concentrar em núcleos urbanos constituídos na precária rede urbana decorrentes do início da industrialização brasileira.

O próximo período, compreendido entre 1930-1950, segundo Patarra (2003) marca a extensão da formação do mercado interno, a consolidação da industrialização, especialmente após a crise de 1929, para substituir as importações, marcando o processo de acumulação de capital.

Aqui começa a constituir o processo de regionalização e de urbanização com destaque para a região Centro-Sul, em especial São Paulo. Houve, também, declínio expressivo da imigração, seguido de ciclo de migrações internas em direção a cidade e do crescimento vegetativo da população. É nesse período também que surge a preocupação com a questão social.

Há também o deslocamento conhecido como a “marcha do café” para o oeste paulista e norte do Paraná no início dos anos 1930. Patarra (2003), afirma ser a migração para essas regiões de cunho rural-rural, permanecendo até praticamente 1960. Há nesse período os primeiros movimentos para o Centro-Oeste e o Maranhão.

Os anos de 1950-1980, para Patarra (2003), são marcados pelo desenvolvimento socioeconômico-industrial, concentração populacional e êxodo rural. Há a mudança de enfoque da indústria, agora de cunho monopolista com a entrada das multinacionais atrelada à concentração de latifúndios propiciaram a busca para a abertura da política de transporte (construção de estradas) e a constituição das frentes de expansão agrícola e de ocupação no Centro-Oeste, em parte do Norte e da Amazônia.

Esse período também marca a consolidação de São Paulo como a sede do Capital, tomando do Rio de Janeiro essa primazia. A partir daí São Paulo toma as rédeas da concentração de capital e da indústria no país, inviabilizando em grande medida o crescimento das demais regiões, em especial o Norte, Centro Oeste e Nordeste.

As migrações internas ocorrem, inicialmente, no sentido rural-urbano, configurando o denominado êxodo rural, seguido pela migração urbano-urbano. O deslocamento se concentrou na direção ao Sudeste, especialmente, para o Estado de São Paulo. É o período marcado, conforme Patarra (2003), por acentuado crescimento vegetativo, devido à queda da mortalidade infantil e níveis altos de fecundidade e forte urbanização: de 36% da população vivendo em cidades em 1950 para 70% em 1980. Também ficou conhecido como o período de desruralização do país.

Por fim, para Patarra (2003), ocorre entre os anos 1980-2000, as migrações influenciadas pelo processo de internacionalização da economia, pela globalização e pela constituição de novas territorialidades. Há menor crescimento das metrópoles, preponderância das migrações intra-regionais e de curta distância, bem como, uma tendência de crescimento de cidades médias, além de migrações de retorno.

Esse período é marcado pela emergência da emigração brasileira para países como Estados Unidos e Japão além de países europeus. Ocorre também nesse período, a imigração em maior número de pessoas vindas de países sul-americanos, principalmente os bolivianos e peruanos.

A forte crise enfrentada pelo Brasil na década de 1980 provocou uma série de problemas socioeconômicos, levando a redução no crescimento das metrópoles e no espraiamento das indústrias com deslocamento para outras regiões ou para cidades próximas as metrópoles.

Em termos regionais as migrações ocorreram no Norte para os estados de Rondônia e Pará (agropecuária) e Amazonas (Zona Franca de Manaus); no Nordeste se destaca os estados do Ceará, Pernambuco (setor industrial) e sul do Maranhão e Piauí (cultura de grãos) e Rio

Grande do Norte (agricultura irrigada), nesse período o Nordeste tem uma grande redução na Emigração.

No Centro-Oeste ocorre a expansão das fronteiras agrícolas e metropolização de Brasília e Goiânia. O Sudeste teve forte queda de residentes no campo, crescimento da monocultura e intenso processo de urbanização do interior dos estados. No Sul ocorreu também redução da população no campo e processo de industrialização.

Baeninger (1999) tratando da dinâmica das migrações entre 1980-1996, enquanto espaços ganhadores e perdedores, aponta um movimento de inflexão de crescimento das metrópoles, associado a outros como aumento de migrações de curta distância, migrações de retorno, o esgotamento das migrações para fronteiras agrícolas e diminuição das migrações inter-regionais, produzindo regiões ganhadores e perdedoras de população.

A análise primeira de espaços ganhadores e perdedores realizada por Baeninger (1999) trata das migrações inter-regionais, entre as cinco regiões do país. A observação inicial da autora é a redução do crescimento populacional do país e de todas as regiões. No período o Sudeste concentrou o maior número absoluto de imigrante, mas com redução dos imigrantes de 1981-1991 é considerada uma região de baixa absorção migratória e de 1991-1996 de média absorção migratória. Em relação à região Sul há entre 1981-1991 uma baixa evasão migratória e entre 1981-1991 como de baixíssima evasão migratória.

Já no tocante ao Nordeste Baeninger (1999) aponta ser essa região, como de média evasão migratória entre 1981-1991 e como de forte evasão migratória entre 1991-1996. Considerando a região Norte, ela se apresenta entre 1981-1986 como de média absorção migratória; de 1986-1991 como de baixa absorção migratória e entre 1991-1996 como de rotatividade migratória. Por fim a região Centro-Oeste se apresenta entre 1881-1986 como de baixa absorção migratória; entre 1986-1991 como de média absorção migratória e entre 1991-1996 como de baixa absorção migratória.

Em relação à migração de retorno, Baeninger (1999) considera haver uma maior concentração desse movimento na década de 1980, com declínio na década de 1990, exceto as regiões Nordeste (56,6% entre 1981-1991 e 43,1% entre 1991-1996) e Sul (45,1 entre 1981-1991 e 37,5% entre 1991-1996), que mantiveram seu perfil de receptores de retornados. O Sudeste teve como proporção de migração de retorno de 37,8% na década de 1980, para 32,2% na década de 1990. O Norte teve proporção de 40% na década de 1980 e 28,2% na década de 1990. Já o Centro-Oeste apresentou 40% na década de 1980 e 33,9% na década de 1990.

Em continuidade com a questão da dinâmica dos fluxos migratórios Baeninger (1999), no concernente as regiões perdedoras e ganhadoras inicia sua análise entre os anos 1986-1991 apontando a supremacia da região Norte como recebedora sobre as Regiões Nordeste, Sudeste e Sul e entre 1991-1996 a região Norte recebe mais migrantes apenas da região Nordeste, perdendo para todas as outras.

Em relação à região Nordeste entre os anos 1986-1991, conforme assinala Baeninger (1999), ocorre perda para todas as outras regiões, com destaque para a região Sudeste, seguido por Norte e Centro-Oeste. Já entre 1991-1996 essa dinâmica permanece a mesma, com perda significativa, mais para o Sudeste, seguido por Norte e Centro-Oeste.

Referente à região Sudeste, Baeninger (1999) mostra a dinâmica de fluxo migratório nos anos 1986-1991, com ganho, em relação às regiões Nordeste e Sul, e perdas em relação às regiões Norte e Centro-Oeste. Em se tratando dos anos 1991-1996, observou-se ganho em relação às regiões Norte, Nordeste, Sul, perdendo apenas para o Centro-Oeste.

Em se tratando da região Sul Baeninger (1999) evidencia entre os anos 1986-1991 ganho populacional em relação a região Nordeste e perda para as demais. Já entre os anos 1991-1996 a região Sul, há ganho populacional em relação as regiões Norte e Nordeste e perda em relação as demais. Por fim Baeninger (1999) indica que a região Centro-Oeste, entre os anos 1986-1991, aparece como ganhadora em relação a todas as outras, essa dinâmica continua entre 1991-1996, sendo ganhadora de população nessa década.

Relativo aos estados entre 1981-1991 Baeninger (1999) destaca como maiores saldos migratórios positivos: São Paulo, Mato Grosso, Goiás, Pará, Rondônia, Distrito Federal, Amazonas, Roraima, Amapá, Tocantins, Sergipe, Espírito Santo, Santa Catarina, Mato Grosso do Sul e com saldo negativo Minas Gerais, Paraná, Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco, Ceará, Acre, Maranhão, Piauí, Rio Grande do Norte, Paraíba, Alagoas, Rio Grande do Sul.

Ao se tratar das trocas populacionais intra-regionais entre 1986-1996, Baeninger (1999) aponta como áreas com forte absorção regional os estados de Roraima e Amapá; com média absorção regional o estado de Goiás; com baixa absorção regional os estados do Amazonas, Rondônia, Tocantins, Mato Grosso, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Sergipe, Bahia, Espírito Santo, São Paulo e Santa Catarina; com evasão regional crescente os estados do Pará, Maranhão e Rio Grande do Sul e, por fim, áreas com evasão regional decrescente e estável os estados do Acre, Mato Grosso do Sul, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Minas Gerais, Rio de Janeiro e Paraná.

Mesmo os dados sendo dos fins do século passado, torna-se importante para percebermos a dinâmica migratória, tanto entre regiões, intra-regionais e entre estados. É possível perceber também o processo de perda e ganho populacional por regiões e estados. Possibilita ainda pensarmos no processo de urbanização e desenvolvimento socioeconômico, além dos movimentos de pessoas em situação de itinerância.

Oliveira, Ervatti e O’Niell (2011) apresentam um panorama dos deslocamentos populacionais entre os censos 2000 e 2010 tanto em nível regional quanto estadual. Aqui faremos uma síntese para complementar os dados apresentados por Baeninger (1999).

Em 2000, segundo Oliveira, Ervatti e O’Niell (2011), as regiões Norte, Sudeste e Centro-Oeste apresentaram salto migratório positivo e as regiões Nordeste e Sul apresentaram saldo negativo. Em relação às trocas inter-regionais a região Norte é ganhadora em relação ao Nordeste, Sudeste e Sul, sendo perdedora apenas para o Centro-Oeste. Em se tratando do Nordeste, ele se torna ganhador do fluxo migratório do Sul e perdedor quanto às demais.

Quanto ao Sudeste, ele apresenta ganho no fluxo migratório em relação ao Nordeste e perdedor em relação às demais. Já no tocante ao Sul, ele se torna ganhador em relação ao Nordeste e Sudeste e perdedor para o Norte e Centro-Oeste. Por fim, a região Centro-Oeste é ganhadora de fluxos migratórios de todas as outras.

Em relação ao ano de 2009, segundo Oliveira, Ervatti e O’Niell (2011), as regiões Centro-Oeste e Sul apresentaram salto migratório positivo e as regiões Norte, Nordeste e Sudeste apresentaram saldo negativo. Em relação às trocas inter-regionais a região Norte é ganhadora em relação ao Sudeste e Sul, sendo perdedora para o Centro-Oeste e o Nordeste. Em se tratando do Nordeste, ele se torna ganhador do fluxo migratório do Norte e perdedor quanto às demais.

Em se tratando do Sudeste, ele apresenta ganho no fluxo migratório em relação ao Nordeste e perdedor em relação às demais. Já no tocante ao Sul, ele se torna ganhador em relação ao Nordeste, Sudeste e Centro-Oeste e perdedor para o Norte. Por fim, a região Centro-Oeste é ganhadora de fluxos migratórios do Norte, Nordeste e Sudeste e perdedora para o Sul.

Já o estado de Mato Grosso do Sul entre os anos de 2000 e 2010, Oliveira, Ervatti e O’Niell (2011), demonstram em 2000 uma eficácia migratória negativa, mas não significativa, estando dentro do parâmetro de rotatividade migratória. Já em 2009 há uma inversão na eficácia migratória, tendo o estado saldo positivo, mas continuando como área de rotatividade migratória.

Na sequência da discussão dos fluxos populacionais Araújo et. al. (2012) ao fazer uma análise dos censos de 1991, 2000 e 2010 do IBGE aponta que os movimentos migratórios, nesse período, sofreram um espalhamento, deixando de concentrar apenas na mesorregião³ de São Paulo, Rio de Janeiro e Distrito Federal em 1991, indo em direção a outras mesorregiões como o Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba, Metropolitana de Curitiba, Centro Goiano, Oeste Paranaense, Ribeirão Preto e Norte-Mato-Grossense em 2010.

Esse descolamento sofre modificações com o passar do tempo configurando entre movimentos mais concentrados e mais dispersos no que refere a imigração e emigração para uma determinada mesorregião. Há flutuações de deslocamentos populacionais em anos censitários diferentes, onde uma mesorregião poderia permanecer no mesmo patamar, caso de São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília; ter crescimento como o Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba, Metropolitana de Curitiba, Centro Goiano, Oeste Paranaense, Ribeirão Preto e Norte-Mato-grossense ou enfraquecimento, de 1991 para 2010, como no caso do Sudeste Mato-Grossense, Centro-Sul Mato-Grossense e Leste Rondoniense.

O espalhamento dos deslocamentos, ou nas palavras dos autores “espalhamento migratórios”, são potencializados pela dinamização da economia, de incentivos estatais, das mudanças sociais etc., produzindo uma reconfiguração nos fluxos populacionais em direção a regiões menos povoadas, com atrativos turísticos ou com instalação de redes de serviços, indústrias e agroindústrias, principalmente para aquelas fora das regiões metropolitanas de eixo sul-sudeste.

Essas mesorregiões, segundo Araújo et. al. (2012), destacam-se pela variedade, nas últimas décadas, em relação a origem das pessoas se deslocando em direção a elas. As mesorregiões são: Triângulo Mineiro/Alto Paranaíba; Metropolitana de Curitiba; Centro Goiano; Oeste Paranaense; Ribeirão Preto e Norte-Matogrossense. São lugares recebedores de pessoas das mais variadas localidades do país, o traço mais importante aqui é a diversidade das regiões dispersoras.

Em se tratando, especificamente, da região Centro-Oeste Cunha (2002), faz uma análise da dinâmica migratória no período compreendido os anos 1970-1996, mas com acréscimo do censo de 2000. No estudo o autor abarca tanto a região como um todo quanto os

³ O IBGE (1990, p.8) conceitua mesorregião como “[...] **uma área individualizada em uma Unidade da Federação que apresenta formas de organização do espaço geográfico definidas pelas seguintes dimensões: o processo social como determinante o quadro natural como condicionante e a rede de comunicação e de lugares como elemento de articulação espacial** Estas três dimensões possibilitam que **o espaço delimitado como mesorregião tenha uma identidade regional** [...]” (grifos do autor).

estados e microrregiões isoladamente. Há o acréscimo de dois estados da região Norte, Rondônia e Tocantins por estes possuírem fortes vínculos com o Centro-Oeste.

Cunha (2002) sustenta que as migrações para a região Centro-Oeste estão vinculadas ao forte investimento estatal para a expansão e povoamento dessa área nas décadas de 1950 e 1960. Entre as décadas de 1950 até meados de 1980 houve forte crescimento demográfico, muito devido à abertura de fronteiras agrícolas, criando a “revolução verde” e transferência de parte da população do campo para a cidade.

É importante frisar a vocação de pecuária extensiva, agricultura de subsistência e de extrativismo constituída pela região. A partir da década de 1980 começa a ocorrer a redução no crescimento populacional, a interrupção dos incentivos governamentais para a colonização e expansão da fronteira agrícola ocorrendo o esgotamento desta, passando os estados a investirem em outras áreas como na indústria e agroindústria.

Cunha (2002) analisando os censos 1970, 1980, 1991 e 2000 apresenta uma maior migração para os estados de Goiás e Mato Grosso do Sul e o Distrito Federal na década de 1960 e a partir da década de 1970 os estados de Mato Grosso e Rondônia (Centro-Oeste ampliado) assume a primazia no recebimento de fluxos populacionais.

Em se tratando dos índices de crescimento populacional Cunha (2002) apresenta as variações conforme as décadas da seguinte maneira: o Distrito Federal apresentou entre 1970/80 8,15% de taxa de crescimento, 2,82% em 1980/90 e 2,77% em 1990/2000; Goiás apresentou entre 1970/80 2,61% de taxa de crescimento, 2,30% em 1980/90 e 2,46% em 1990/2000.

Prosseguindo na apresentação dos dados temos o estado de Mato Grosso apresentando entre 1970/80 6,59% de taxa de crescimento, 5,40% em 1980/90 e 2,37% em 1990/2000 e Mato Grosso do Sul apresentou entre 1970/80 3,39% de taxa de crescimento, 2,25% em 1980/90 e 1,73% em 1990/2000.

Em relação à taxa de urbanização Cunha (2002) apresenta os seguintes dados dos censos de 1970 a 2000. O Distrito Federal apresentou em 1970 96% de taxa de urbanização, passando para 96,8% em 1980, reduzindo para 94,7% em 1990 e aumentando para 95,7% em 2000; Goiás tinha taxa de urbanização de 45,9% 1970, passando para 67,5% em 1980, aumentando para 80,8% em 1990 e chegando a 87,9% em 2000.

Em continuidade da apresentação dos dados temos o estado de Mato Grosso possuindo taxa de urbanização de 38,8% em 1970, passando para 57,7% em 1980 e aumentando para 73,3% em 1990 e chegando a 79,4% em 2000, por fim Mato Grosso do Sul apresentou taxa de

urbanização em 1970 de 45,3%, passando para 66,8% em 1980, subindo para 79,4% em 1990 e terminando com 84,1% em 2000.

De acordo com esses dados podemos notar uma forte e acelerada urbanização dos estados do Centro-Oeste na última metade do século XX, denotando um movimento de migração campo-cidade e posteriormente cidade-cidade. É oportuno lembrar que a região nessas décadas continuou, mesmo com a redução do crescimento populacional, como área recebedora de migrantes.

Quanto a Mato Grosso do Sul, no quesito imigração Cunha (2002) apresenta entre os anos de 1970-1996 os estados com maiores índices de fluxos, sendo os estados de São Paulo e Paraná os preponderantes no tocante a saída de pessoas, seguido com menor destaque pelos estados de Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais, Rondônia, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e da região Nordeste.

A imigração vinda de São Paulo permanece alta e constante durante todo o período (32,1% em 1970 para 35,2% em 1996), já em relação ao Paraná o índice inicia muito alto (40,7% em 1970), passando a reduzir sistematicamente nas décadas de 1980 e 1990 (16,9% em 1996). No tocante ao estado de Mato Grosso, o movimento é o inverso, ocorrendo aumento da imigração entre a década de 1970 (4,5%) para 1990 (13,3%).

Relativo à emigração do estado de Mato Grosso do Sul entre os anos 1970-1996, Cunha (2002) apresenta os estados com maiores índices tendo Mato Grosso, São Paulo, Paraná e Rondônia como destaques. Os estados de Goiás, Minas Gerais, Rio Grande do Sul, Santa Catarina e as regiões Norte e Nordeste com pequeno fluxo de emigração.

Houve aumento da emigração para Mato Grosso (17,2% em 1970 para 26,1% em 1996) e Paraná (9,4% em 1970 para 17,1% em 1996) entre as décadas de 1970-1990, Redução da emigração para São Paulo (de 41,5% em 1970 para 30,7% em 1996) e Rondônia (14,4% em 1970 para 3,6% em 1996) entre as décadas de 1970-1990.

Em relação ao lugar de nascimento dos imigrantes vindos para Mato Grosso do Sul entre 1981-1991 Cunha (2002) apresenta os seguintes dados: São Paulo 27%; Paraná 21%; Mato Grosso do Sul 15%; Rio Grande do Sul 7%; Minas Gerais 6%; Mato Grosso e Santa Catarina 3%; Bahia, Pernambuco, Ceará, Goiás, Rio de Janeiro 2%; todos os estados restantes somam 6%.

Ao tratar do local do domicílio dos imigrantes de Mato Grosso do Sul Cunha (2002) apresenta uma predominância dos pertencentes ao espaço urbano 62,8% em 1970/80, 76,9% em 1981/90 e 84,4% em 1991/96 contra 32,2% em 1970/80, 23,1% em 1981/90 e 15,6% em 1991/96 do espaço rural.

Em relação às microrregiões de Paranaíba, Cassilândia e Três Lagoas, pertencentes a Costa Leste de Mato Grosso do Sul, Cunha (2002) demonstra que Cassilândia e Três Lagoas possuíram saldo migratório positivo interestadual entre os anos 1970-1991 e Paranaíba apresentou saldo negativo nesse mesmo período. No tocante às migrações intra-estadual, apenas Três Lagoas conseguiu ter saldo positivo em todo período. Cassilândia teve saldo negativo de 1970/80 e positivo em 1981/91 e Paranaíba teve saldo negativo em todo o período.

Ao tratar da área de destino das migrações das microrregiões de Cassilândia, Paranaíba e Três Lagoas, Cunha (2002) apresenta os seguintes dados: Cassilândia – migração para área urbana: 1970/80 (56,4%), 1981/91 (62,2%) e 1991/96 (76,1%) e para área rural: 1970/80 (43,6%), 1981/91 (37,8%) e 1991/96 (23,9%). Paranaíba – migração para área urbana: 1970/80 (47,9%), 1981/91 (63,3%) e 1991/96 (74,2%) e para área rural: 1970/80 (52,1%), 1981/91 (36,3%) e 1991/96 (25,8%). Três Lagoas – migração para área urbana: 1970/80 (52,5%), 1981/91 (59,1%) e 1991/96 (66,7%) e para a área rural: 1970/80 (47,5%), 1981/91 (40,9%) e 1991/96 (33,3%).

Os fluxos migratórios para as cidades das migrações da Costa Leste apresentam uma dinâmica de interações com os Estados de Goiás, Minas Gerais e São Paulo, principalmente, por sua divisa encontrar esses três estados. Há também um número significativo de migrações para as regiões rurais dessas microrregiões devido às atividades econômicas como a pecuária, a lavoura de grãos, o extrativismo vegetal e a agroindústria.

2.5 MIGRAÇÕES PARA CIDADES MÉDIAS E PEQUENAS

Antes de tratar da migração para as cidades pequenas e médias realizaremos uma apresentação breve sobre os conceitos de cidade pequena e média com o intuito de trazer um entendimento mínimo sobre a complexidade, devido à pluralidade de propostas de conceituação, desses tipos/categorias de cidade. Aqui trataremos de outras formas de pensar essas cidades além da definição do Estado brasileiro, puramente estatístico.

No tocante à cidade pequena Sposito e Jurado da Silva (2013) fazem uma compilação da produção nacional e internacional das pesquisas sobre cidades pequenas, traz a mudança de termo cidade pequena, em contraponto, à pequena cidade, como tratado na literatura internacional. Propõe ser difícil uma categorização devido à polissemia de conceitos e das singularidades de cada país em relação ao tamanho, organização intra e extra-urbana.

Sposito e Jurado da Silva (2013) conceituam cidade pequena, como aquela com o nível mais básico do urbano, estando ligado à noção de cidade, necessitando de articulações com outras, para dar conta da demanda incipiente de recursos técnicos, tecnológicos, de serviços públicos e privados.

Sobre a cidade pequena Soares (2007) recorre ao proposto pelo Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (IPEA), para traçar em linhas gerais o entendimento, propondo uma leitura em termos estatísticos, subdividindo-a em três grupos: o primeiro de cidades de até 10.000 habitantes; o segundo de cidades 10.000 até 20.000 habitantes e o terceiro de cidades de 20.000 até 50.000 habitantes. Note o paralelismo entre essa apresentação e o adotado pelo MDS para definir porte de cidade e distribuir modos de gestão, recursos e serviços.

Em relação à distinção entre cidades pequenas e médias Soares (2007) aponta alguns fatores predisponentes, além do perfil, puramente, estatístico como o grau de influência, produção, circulação, distribuição de bens de consumo, local para a cidade pequena e regional para a cidade média, a insuficiência ou falta de serviços, infraestrutura entre outros e a dependência dos centros maiores.

Em se tratando da conceituação de cidade média, Oliveira e Soares (2014) reforça a ideia da dificuldade, de definição única, devido à complexidade de fatores interatuantes sobre as construções, relações intra e intermunicipais, escalas regionais, nacionais e internacionais, o tempo e o espaço entre outros como condicionantes e determinantes da configuração de uma cidade média.

Oliveira e Soares (2014) fazendo uma leitura de vários autores nacionais e internacionais preferem adotar como cidades médias, aquelas possuindo papel intermediário entre as cidades, com significativa representatividade na rede urbana regional, possuindo uma rede complexa de serviços, tecnologia, transporte, agroindústria, etc.

Os autores preferem definir cidade média mais em termos da função e da dinâmica socioespacial e técnica, científica e informacional, das relações produzidas com outras cidades da hinterlândia da rede urbana que propriamente se apegar apenas ao critério estatístico – populacional como indicador de qualificação de terminologia.

Mesmo não preferindo utilizar apenas o quesito população, Oliveira e Soares (2014) consideram ser uma cidade média, aquela tendo entre cem mil e um milhão de habitantes, mas consideram outras possibilidades como a categorização do IBGE, adotando como cidade média aquelas entre cem mil e quinhentos mil habitantes.

Para Oliveira e Soares (2014) o critério estatístico é o ponto de partida para definir cidade média, é um dos vários componentes interligados como o grau de influência da cidade

num raio de 150 quilômetros e a quantidade e qualidade de atividades ofertadas indisponíveis em outros centros da região.

Em uma tentativa provisória de entendimento mínimo de cidade média, podemos considerar aquela entre cem a quinhentos mil ou um milhão de habitantes, exercendo papel de intermediária entre as cidades, influência sobre as demais da região e disponibilizando de uma complexa rede de serviços, produtos, tecnologias, transporte, etc.

Motta e Mata (2008) ao tratar das cidades médias conferem um papel importante a elas a partir da década de 1970, apontando um crescimento demográfico e econômico superior aos demais níveis – cidades com menos de cem mil e maiores de quinhentos mil habitantes. Apresentam destaque para as cidades médias do Norte e Nordeste nesse quesito.

Para sustentar o crescimento das cidades médias Motta e Mata (2008) analisam quatro fatores inter-relacionados: a participação no Produto Interno Bruto nacional (PIB), a taxa de crescimento populacional, o crescimento do PIB per capita, e o crescimento da atividade econômica. Os autores sustentam e apontam ainda o papel da Constituição de 1988, como possibilitador do crescimento das cidades desse porte, por dar maior autonomia com a descentralização político-administrativa.

O crescimento das cidades médias em termos percentuais, comparado aos outros níveis é apresentado por Motta e Mata (2008), como os maiores em todos os quesitos: participação no PIB nacional, crescimento do PIB per capita e crescimento da atividade econômica, principalmente na indústria e serviços.

O crescimento das cidades médias, muito pela desconcentração da produção e da população, sustentados por esses indicadores para Motta e Mata (2008), são condicionantes para a produção de fluxo populacional em direção a essas cidades, por pessoas buscando trabalho na indústria, agroindústria e serviços, bem como, melhores condições de vida, visto essas cidades instituírem uma série de equipamentos urbanos e de prestação de serviços para garantir a possibilidade de consumo.

Mesmo tendo como objeto de estudo as cidades médias, Motta e Mata (2008) apresenta dados interessantes para pensar o crescimento das cidades pequenas – com até cem mil habitantes – no cenário nacional. Os critérios avaliativos são os mesmos utilizados para tratar do crescimento das cidades médias.

As cidades com menos de cem mil habitantes, em termos percentuais de crescimento entre os anos de 2000-2007, perdem apenas para as cidades médias. No entanto, em relação a população residente, as cidades pequenas respondem por quase metade (46,39%). Outro

destaque é relativo crescimento da indústria e dos serviços, demonstrando o deslocamento do capital [de expropriação] para essas cidades.

As cidades pequenas, utilizando o trabalho de Motta e Mata (2008), mesmo em menor grau estão modificando a dinâmica produtiva, de oferta de recursos e serviços e de desconcentração populacional e da produção, ocasionando um processo de migração para essas cidades em busca de novas oportunidades e modos de vida.

O trabalho de Andrade, Santos e Serra (2001) visa analisar a migração para as cidades médias no período de 1980-96, período de intensa modificação da dinâmica dos fluxos migratórios no Brasil, apresentando as cidades médias destaque nessa dinâmica obtendo em termos proporcionais o maior índice de crescimento populacional.

O crescimento se deu tanto nas regiões metropolitanas com o fenômeno caracterizado de periferização da migração metropolitana, deslocamento da cidade central no sentido das cidades satélites, quanto das cidades médias das regiões não metropolitanas. Nas regiões metropolitanas, o destaque maior, em termos absolutos, é das pertencentes ao estado de São Paulo. Pelo propósito do trabalho trataremos o fluxo migratório para cidades médias de modo geral.

Para Andrade, Santos e Serra (2001), o maior fluxo para as cidades médias (mais de sete milhões de migrantes) entre 1981-91 é para as cidades do Sudeste, em especial para as do estado São Paulo com 35,4% do total, seguindo pelos outros estados da região. As cidades médias do Nordeste, Norte e Centro-Oeste são as que menos receberam, em termos proporcionais, migrantes nesse período.

Quanto ao período de 1991-1996, Andrade, Santos e Serra (2001), demonstram uma redução significativa em termos absolutos de migrantes para as cidades médias (quase três milhões). Em termos de direção dos fluxos de deslocamentos, a dinâmica segue a mesma do período 1981-1991, com o Sudeste e as cidades do estado de São Paulo, sendo os maiores recebedores desse fluxo.

Mesmo não apresentando resultado significativo do quantitativo de migrantes, conforme Andrade, Santos e Serra (2001), as cidades médias das regiões Norte e Centro-Oeste são aquelas a apresentar as maiores taxas de crescimento populacional com 73% entre 1980-1991, muito pela dinamização da economia dessas cidades.

Em relação à origem dos imigrantes para as cidades médias Andrade, Santos e Serra (2001), consideram elas ocorrerem, em sua maioria, em todas as regiões intraestaduais entre 1981-1991 e intra-regionais, entre 1991-1996. Porém, entre 1991-1996, as migrações intra-regionais não foram maioria absoluta, ela rivalizava com as migrações intraestaduais.

A frequência dos deslocamentos populacionais, aparentemente se dão em maior ordem, em dois níveis: entre os estados pertencentes a mesma região e entre cidades do próprio estado, com movimento rural-urbano e urbano-urbano, de cidade de menor para maior porte, podendo criar um esvaziamento e ritmo de crescimento populacional mais lento ou estagnado das cidades pequenas, conforme aponta o estudo de Endlich (2009) no noroeste do Paraná.

Endlich (2009) chama esse processo de luminosidade e letargia das cidades pequenas, quando compara cidades em crescimento populacional, com aqueles em queda de crescimento ou perda da população residente. Com as mudanças ocorridas na região Noroeste do Paraná, após a estagnação da produção cafeeira, houve um acréscimo na expansão de latifúndios e incentivo à plantação de monocultura – grãos e cana de açúcar.

Para Endlich (2009) essa modificação de vocação agrícola, somado ao crescimento exponencial de Londrina e Maringá – tornando-se polos industriais e agroindustriais e a criação de cooperativas produziram um efeito de evasão populacional de grande parte das cidades – criando o efeito letárgico – com elas sofrendo uma redução drástica na dinâmica socioeconômica e organizativa.

Mesmo com esse movimento de perdas ocorridas, algumas cidades conseguiram ter crescimento populacional e socioeconômico – criando o efeito de luminosidade – muito pelo grau de produção agrícola das monoculturas e implantação de agroindústria, dinamizando a área de serviços e fundiárias.

Ainda na leitura do trabalho de Endlich (2009), as perdas e crescimento acelerado da população, em uma determinada região, são marcadas por vários fatores, como a mudança na dinâmica econômica e fundiária das cidades, o surgimento ou crescimento de uma cidade média ou grande no raio próximo, tornando-se referência e exercendo influência, sobre os investimentos ou não em infraestrutura, serviços públicos, além da atuação da política municipal de incentivos fiscais.

Um dos produtos das reorganizações socioespaciais das cidades pequenas, segundo Endlich (2009) diz respeito ao papel dessas reorganizações exercido sobre o deslocamento compulsório de populações pobres ou empobrecidas tanto do meio rural e urbano para cidades de maior porte da região. Geralmente os espaços urbanos destinados, devido o valor dos imóveis ou dos aluguéis, são as áreas periféricas ou aquelas em processo de favelização.

Os migrantes pobres advindos das cidades pequenas para os centros maiores, segundo Endlich (2009), têm provocado reações negativas por ensejar, para os residentes,

desestabilização e ameaça. Outro fenômeno é a saída para o nomadismo compulsório desses migrantes, transitando por cidades sem fixar em nenhuma.

Endlich (2009) acrescenta ainda ser as pequenas cidades muito diversificadas em sua organização, estrutura e dinâmica socioeconômica, não podendo ser tratada de maneira unitária em relação a perda ou ganho demográfico, mas ressalva que as cidades entre vinte e cinquenta mil habitantes possuem maior centralidade entre elas e com menores probabilidades de perdas significativas de população.

Em continuidade ao estudo da dinâmica das cidades pequenas, Moura (2009), inicialmente, chama a atenção para configuração espacial, populacional e quantitativa ao realizar um estudo sobre a representatividade dessas cidades, no panorama brasileiro. Em 2007, segundo a autora, as cidades pequenas representavam mais de 80% do quantitativo de cidades no país, abrangendo mais de 80% do território nacional.

No tocante ao quantitativo da população, esta representava pouco mais de 34%. Estas cidades geralmente possuem baixa densidade demográfica e território vasto. Chama a atenção, em termos de itinerância, é a grande possibilidade de alguma pessoa em trânsito passar por uma cidade pequena, devido ao espraçamento delas pelo país.

No tocante aos aspectos para a construção da dinâmica econômica das cidades pequenas, Moura (2009), aponta serem eles contributos importantes para o crescimento, manutenção ou migração da população. Nessas cidades, o perfil econômico é eminentemente agropecuário (aproximadamente 80%). O contributo da indústria é ínfimo, principalmente, para cidades menores de cinco mil habitantes.

Para Moura (2009), além da agropecuária, o papel da administração pública na dinâmica econômica é fundamental, por ela abarcar grande volume de postos de trabalho, empregando parcela significativa da população economicamente ativa. Há também uma precária rede de comércio e serviços como alternativa econômica e de empregos nas cidades pequenas.

Paranaíba se encaixa na perspectiva das cidades pequenas entre vinte e cinquenta mil habitantes, com forte perfil agropecuário e agroindustrial, servindo de centro de região para as cidades no raio de cem quilômetros, com um tímido crescimento da rede de serviços e da indústria e por sua localização geográfica, acaba por receber relativa quantidade de itinerantes em direção às cidades pequenas da região e dos estados vizinhos.

PARTE II: objetivos, método, resultados e discussão

1 OBJETIVOS, MÉTODO E PROCEDIMENTOS

1.1 OBJETIVOS

O objetivo geral desse trabalho é entender o processo de deslocamento de usuários, de um Centro de Referência Especializados de Assistência Social (CREAS) itinerantes, e outras pessoas consideradas em situação de vulnerabilidade – pobres, empobrecidos ou em processo de empobrecimento, em uma cidade pequena (aproximadamente 42 mil habitantes) no interior do Estado de Mato Grosso do Sul e os processos de subjetivação nele envolvido.

Em relação aos objetivos específicos elencamos os seguintes: descrever os processos de deslocamentos humanos das e para as cidades pequenas, em especial das pessoas em situação de itinerância, e a mobilidade na contemporaneidade; compreender como a política de Assistência Social constrói deslocamentos de usuários (itinerantes e outros) de municípios pequenos para outros; entender quais espaços são utilizados pelos itinerantes e outros usuários nessa cidade pequena e compreender os processos de subjetivação engendrados no processo de deslocamento de itinerantes e outros usuários dos serviços do CREAS.

1.2 MÉTODO E PROCEDIMENTOS

1.2.1 Abordagens de pesquisa

Toda pesquisa científica recorre à uma abordagem metodológica para se apoiar. Nela está implícita ou explícita, o direcionamento epistemológico e paradigmático orientadores da leitura da realidade que se apresenta. O olhar do pesquisador é engendrado pelos processos teóricos, técnicos, socioculturais, subjetivos, ontológicos que o intermedeiam. A via de investigação com seus métodos, técnicas, instrumentos, não necessariamente, determinam o viés adotado.

Entre os vieses adotados em uma pesquisa, dois são os grandes eixos orientadores das pesquisas produzidas: o qualitativo e o quantitativo. Eles são vistos, empregados e defendidos de várias maneiras, seja na afirmação de superioridade, de fidedignidade, de validade e de acesso à verdade, cada um considera sua força e primazia para dar conta das questões às quais são confrontados.

Muitos pesquisadores adotam três perspectivas, quando lidam com os métodos quantitativos e qualitativos, indo da vertente antitética e incomensurável entre eles, passando pela complementariedade e chegando à proposição do *continuum*.

Há ainda uma tentativa de romper com essas vertentes construídas pelos autores partidários da dialética, do materialismo histórico, que veem essas proposições como uma falsa questão ao afirmarem haver um processo dialético entre esses métodos.

Outra tentativa de dar conta da celeuma metodológica entre qualitativo e quantitativo é a proposta de conjugação dos métodos e a construção das perspectivas quali-quantitativo, quanto-qualitativo, a depender da proposta de trabalho e do enfoque dado à pesquisa, se com direcionamento maior à quantidade ou à qualidade.

É importante frisar que a escolha de um método não invalida a composição, conjugação de outro. Os arranjos dados à pesquisa podem seguir uma vertente quantitativa, qualitativa, quantiquantitativa ou quali-quantitativa. São os fenômenos estudados os definidores dos olhares metodológicos a serem utilizados.

Em nosso trabalho, a escolha é de ser, eminentemente, qualitativa à pesquisa mesmo havendo, em determinados momentos, aspectos da pesquisa quantitativa em seu bojo. Para tanto, o recorte da pesquisa quali-quantitativa, também se faz presente e necessária para o desenvolvimento e construção de análise dos dados apresentados no decorrer do trabalho. Dessa maneira, descreveremos as perspectivas metodológicas, iniciando pela qualitativa, seguindo com a quantitativa e encerrando com a quali-quantitativa, com direcionamento para a dialética.

Há que se fazer uma ressalva, quanto à técnica (método para alguns autores) da pesquisa documental. Mesmo ela sendo, eminentemente, qualitativa, os dados coletados nos cadastros do CREAS, de Paranaíba acabaram produzindo uma série de quantitativos relativos a esses itens. Esse motivo foi o disparador para trabalhar também a abordagem quantitativa no texto.

Mesmo com esse recorte e direcionamento a pesquisa possibilitou a construção de um arcabouço discursivo, explicativo e descritivo para o entendimento do processo de itinerância de pessoas usuárias dos serviços socioassistenciais do município de Paranaíba.

1.2.2 Pesquisa qualitativa

A perspectiva da pesquisa qualitativa é o eixo orientador do trabalho que se apresenta. Ela busca construir um contínuo entre teoria e prática, a indissociabilidade entre os momentos de revisão bibliográfica e o campo.

Nesse modo de pesquisa, as tensões, os diálogos, os recuos, os desvios, as torções, as aproximações e os distanciamentos são partes integrantes do percurso, não estando encerrado na previsibilidade, no controle das hipóteses e variáveis pré-definidas, não se conformando com a rigidez do sequenciamento das etapas de investigação, não pretende se submeter à ordem finalística de comprovar ou refutar os dados iniciais, não se propõe ser fim, mas processo.

É uma epistemologia da construção como postula González Rey (2005). Ela se faz com o desenrolar do processo de pesquisa, ou melhor, a pesquisa não cabe, nesse modo de pensar, apenas ao limite temporal definido nos projetos. Ela se inicia antes, sofre alterações no percurso e prossegue mesmo após findado o prazo estabelecido.

Na epistemologia qualitativa, segundo González Rey (2005), não há um momento específico para delimitar o objeto e os instrumentos de pesquisa, eles vão se compondo, se apresentando conforme se dá a relação do pesquisador com os “dados”, com os participantes e com o campo. Eles podem surgir a qualquer tempo, fruto do entrelaçamento entre as demandas sociais, culturais, objetivas e subjetivas. Dessa feita, as perguntas de pesquisa, as reflexões teóricas vão sendo formuladas e reformuladas a qualquer tempo.

O autor propõe ainda, ser definidor da epistemologia qualitativa, o modo de pensar sobre a pesquisa e não os dados e instrumentos utilizados, se vamos nos orientar para dar respostas mensuráveis – quantitativas – de uma “realidade” fechada ou se estaremos preocupados com os modos de composição das interações, as facetas da “realidade” e dos sentidos produzidos sobre essas interações.

Partindo desse posicionamento, casos singulares, rejeitados pela epistemologia quantitativa, podem também produzir conhecimento. Não podemos nos esquecer, de ser a subjetividade um componente decisivo para a construção de uma epistemologia qualitativa, rompendo com o pressuposto da neutralidade da ciência positivista.

González Rey (2005) apresenta três princípios que a pesquisa qualitativa se apoia: o conhecimento – uma produção construtiva-interpretativa; o caráter interativo do processo de produção do conhecimento e a significação da singularidade, como nível legítimo da produção do conhecimento.

Em relação ao conhecimento como uma produção construtiva-interpretativa, o autor não considera ser o conhecimento uma mera soma de fatos definidos pelas constatações decorrentes do empírico. Ele guarda a necessidade de dar sentido às expressões do sujeito, que participa da pesquisa, significado esse que se apresenta de forma indireta e implícita. O pesquisador constrói, reconstrói, de forma integrada, os indicadores obtidos durante a pesquisa.

Referente ao caráter interativo do processo de produção do conhecimento González Rey (2005) enfatiza a importância de estabelecer relações entre pesquisador-pesquisado. Essa interação ressignifica os processos de comunicação entre os diversos atores que compõem o campo de pesquisa, produzindo uma transformação no processo de conhecimento, tendo no diálogo um eixo orientador.

Por fim, a significação da singularidade como nível legítimo da produção do conhecimento, entendida como a emergência da subjetividade, como fator *prima face* na construção do conhecimento nas ciências sociais e humanas, em especial a Psicologia, fazendo o giro da individualidade para a singularidade, mudando radicalmente o modo de trabalho com os sujeitos a serem estudados: de uma perspectiva da homogeneidade entre os sujeitos para uma perspectiva da diferença. Nesse modo de orientação de pesquisa, o número de sujeitos não é a condição definidora do resultado, mas as relações estabelecidas entre sujeitos e os significados produzidos no estabelecimento do diálogo no processo de pesquisa.

1.2.3 Pesquisa quantitativa

A pesquisa quantitativa foi por muito tempo, a única aceita como possível para tornar as investigações científicas, servindo inclusive de pressuposto para dar caráter de cientificidade às ciências sociais. Mesmo sendo rechaçada pela maioria dos pesquisadores sociais, ela permanece como um forte referente nas análises explicativas dos fenômenos.

Ao tratar do método quantitativo Richardson et al (1985) afirma que ele se caracteriza pela utilização da quantificação das modalidades de coleta das informações, do tratamento dessas informações mediante técnicas estatísticas para obtenção de escores indo, por exemplo, de percentis a coeficiente de correlação.

Richardson et al (1985) acrescenta ser ele um método, amplamente, utilizado nas investigações, pela busca da garantia da precisão dos resultados, com o intuito de evitar tanto as distorções da análise quanto da interpretação destes com o objetivo de possibilitar uma margem de segurança no tocante as inferências do estudo.

Os métodos quantitativos para Richardson et al (1985) são aplicados com predominância nos estudos descritivos, nos que investigam a correlação entre variáveis e nos que lidam com a relação de causalidade entre os fenômenos. O primeiro se propõe em descobrir as características de um fenômeno como acontece.

Já na investigação da correlação entre variáveis permite controlar concomitantemente um grande número de variáveis por meio de técnicas de estatísticas de correlação com o fito de discriminar o grau da relação entre as variáveis relacionadas entre si. Um exemplo dado por Richardson et al (1985) é a procura de variáveis específicas consideradas importantes para explicar as características complexas de um comportamento.

Por fim, há os estudos sobre as causalidades entre os fenômenos, ou como define Richardson et al (1985), comparativo causal, onde o investigador parte dos efeitos observados dos fenômenos para encontrar seus antecedentes. Dessa forma, ao se lidar com diferentes variáveis o estudo comparativo pode ser utilizado para identificar causas possíveis e direcionar estudos experimentais sobre a temática estudada.

Richardson et al (1985) aponta algumas críticas a se levar em consideração ao se trabalhar com o método quantitativo em Ciências Sociais, como estar vinculada a uma concepção positivista de ciência, insistindo nos modelos das ciências naturais; a redução da ciência ao campo do observável, além da separação entre os fatos e seu contexto; a busca pela pretensa neutralidade da ciência; a insistência da ciência despida de valores e o apego à objetividade e por fim, lidar com os fenômenos sociais, da mesma maneira, como veem o mundo físico, podendo ser manipulados sem alteração no resultado, se este for controlado, conforme as regras estipuladas.

Minayo (2012) ao escrever sobre a pesquisa em Ciências Sociais aborda alguns pontos relativos à pesquisa quantitativa, estes estão ligados mais aos fundamentos epistemológicos, aos modos de se pensar, produzir, validar o conhecimento por meio da pesquisa para torná-lo científico.

A autora considera o positivismo, como a principal, influência na pesquisa quantitativa nas Ciências Sociais, tendo como referência a Filosofia e os conceitos matemáticos como eixos explicativos da realidade, apropriando-se da linguagem baseadas em variáveis como explicativos das qualidades dos objetos investigados.

Minayo (2012) apresenta ainda cinco fundamentos da pesquisa quantitativa, considerados como princípios clássicos das Ciências da Natureza, nas Ciências Sociais, quais sejam: primeiro a transposição das leis causais para explicação do mundo social; segundo a ciência se alicerça na observação sensorial.

Terceiro, a realidade é de um lado, constituída por estruturas e por instituições visíveis a olho nu e de outro por valores e crenças se relacionando para oferecer generalizações e regularidades; quarto só os dados visíveis e identificáveis são reais e as crenças e valores por serem compreendidos por meio dos primeiros são desconsiderados na pesquisa, e por fim, os dados coletados da realidade empírica dessas instituições e estruturas explicam a realidade social.

Outro ponto considerado por Minayo (2012) referente ao fundamento da pesquisa quantitativa, na perspectiva positivista, diz respeito ao critério de objetividade como processo suficiente para explicar a realidade social. A objetividade é igualmente um dos critérios para a obtenção da neutralidade, requerida e tida como garantidora da cientificidade das pesquisas.

Linhares e Alves (2014) ao tratar das diferenças entre pesquisa quantitativa e qualitativa apresentam um quadro baseado em Victória, Knauth e Hassen e em Rotman, para elucidar cada uma das perspectivas, mesmo considerando simplista e inadequado, por não dar conta da magnitude de cada abordagem e das suas interações. Nesse momento, restringiremos ao enfoque da pesquisa quantitativa para tentar construir um panorama desta.

Alguns pontos tratados por Linhares e Alves (2014) no quadro são apresentados por Minayo (2012) como a procura por regularidades e generalizações, descrição e categorização das variáveis, utilização de técnicas estatísticas com definição da amostra representativa da população pesquisada como característica de amostragem.

Linhares e Alves (2014) continuam apresentando o quadro, dizendo ser as técnicas de coleta de dados, as mais utilizadas e são as do tipo *survey*, sendo o alcance delas amplo e dessa forma, explorando grande número de questões (fechadas), consideradas por eles, rasas para obter de muitas unidades de análises poucas propriedades.

As potencialidades, conforme Linhares e Alves (2014) estão ligadas a possível generalização das amostras para toda a população. Já no tocante as limitações há a restrição dos dados dos questionários fechados com questões, previamente, definidas além da dificuldade de utilização de um mesmo instrumento, para camadas diferentes da população.

Em relação às técnicas de análise de dados, para Linhares e Alves (2014), podem ser descritivas e de análise de variáveis e, no tocante, as unidades da amostra são consideradas superficiais e pontuais para a coleta de dados, onde variadas pessoas podem atuar em diferentes fases da pesquisa. As decisões são tomadas antes da entrada no campo e a pesquisa é do tipo, expansiva, com espaço amplo e tempo reduzido.

O método quantitativo mesmo com as restrições e questões postas pelos adeptos do método qualitativo é uma importante ferramenta para acessar os fenômenos sociais e suas

relações, e seu uso atrelado ao método qualitativo, no que denominamos pesquisa quali-quantitativa ou quanti-qualitativa pode contribuir para a construção de novos parâmetros de análise e compreensão dos objetos de estudo das ciências sociais e humanas.

1.2.4 Pesquisa quali-quantitativa

Além dos métodos quantitativos e qualitativos, com suas potencialidades e restrições, há outra estratégia metodológica para a pesquisa em Ciências Sociais e Humanas denominada de quali-quantitativa ou quanti-qualitativa, a depender do paradigma adotado para pensar e produzir o conhecimento.

O modo como essa estratégia é pensada, não é uníssona, havendo uma série de conflitos, quanto ao seu uso, podendo ser tratada como antagônicas, como complementares, como um *continuum* etc., tornando difícil chegar a um consenso ou aproximação entre essas tendências. Mesmo com tal dificuldade há esforços para realizar essa aproximação, o que não quer dizer um direcionamento para homogeneização.

Um dos autores a tratar do método quali-quantitativo é Richardson et al (1985), acreditando haver uma complementaridade, entre os métodos qualitativos e quantitativos, considerando ser possível haver uma integração entre ambos, tanto no planejamento da pesquisa, na coleta de dados, quanto na análise da informação.

Richardson et al (1985) faz um alerta quanto aos critérios utilizados independente do método, apontando dois como orientadores das pesquisas: a confiabilidade e a validade. A confiabilidade diz respeito à capacidade dos instrumentos utilizados poderem produzir constância nas medições, quando estes forem aplicados em um mesmo fenômeno.

A confiabilidade pode ser externa, quando refere à possibilidade de outros investigadores, ao utilizar os mesmos instrumentos, conseguirem observar o mesmo fato; e interna, quando diz respeito a possibilidade de outros investigadores realizar as mesmas relações entre dados coletados e conceitos utilizando os mesmos instrumentos.

Em relação à validade (interna e externa), Richardson et al (1985), explica ser este um critério indicativo da capacidade de um instrumento, formar medições adequadas e precisas, possibilitando se chegar a conclusões corretas, assim como, aplicar as descobertas a grupos similares não inclusos em uma pesquisa determinada.

A validade interna diz respeito tanto a exatidão dos dados, quanto à adequação relativa às conclusões da pesquisa. No caso da validade externa o processo diz respeito à possibilidade de generalização dos resultados a outros grupos similares ao da pesquisa.

Ainda conforme Richardson et al (1985), há dois aportes metodológicos a se pensar ao se utilizar a perspectiva quali-quantitativa. Partindo-se do quantitativo ao qualitativo ou o inverso. O que direciona o uso de um ou de outro é o ponto de partida e chegada, além dos instrumentos utilizados durante o processo.

O aporte do método qualitativo ao quantitativo, para Richardson (1985), ocorre um uso sistemático dos instrumentos, técnicas e processos de natureza mais qualitativa, como uso de entrevistas, observação, discussão com o grupo participante da pesquisa, etc., produzindo enriquecimento, detalhamento e profundidade das informações obtidas decorrentes das técnicas utilizadas. Nesse caso, a análise das informações, utilizando-se os procedimentos do método quantitativo, como questionários, podem ampliar as relações de descoberta.

Em se tratando do método quantitativo ao qualitativo Richardson (1985) diz ser a lógica de orientação de privilégio dos processos, técnicas e instrumentos de caráter quantitativos no planejamento da pesquisa, como o questionário prévio quando da observação ou da entrevista com o intuito de delimitar o problema estudado. Este questionário, na coleta de dados, pode colaborar para evitar perguntas rotineiras, desnecessárias e identificar características objetivas possíveis de influenciar no contexto da pesquisa.

Já no tocante à análise da informação Richardson et al (1985) considera serem as técnicas estatísticas contributivas na verificação das informações e interpretações das observações qualitativas, possibilitando conclusões menos objetivas. Dessa maneira, parte-se da estatística para a busca de compreensão dos fenômenos. Esse foi um dos movimentos metodológicos, mas não o único, utilizados no trabalho.

Minayo (2012) ao tratar das abordagens quantitativas e qualitativas não as consideram um *continuum*, menos ainda tendo um caráter hierárquico em que as quantitativas assumem o topo, por serem consideradas objetivas e científicas e as qualitativas estaria no último nível, consideradas auxiliares e exploratórias, subjetivas e impressionistas.

Continua Minayo (2012) a ponderar sobre a relação das abordagens como explicativas da realidade social, afirmando ser a diferença entre elas de natureza e não de hierarquia, onde aqueles cientistas sociais partidários do método quantitativo procuram, por meio da estatística, criar modelos abstratos, produzir regularidade ao explicar fenômenos. Os partidários do método qualitativo estão interessados em aprofundar o mundo dos significados.

Por fim, Minayo (2012) considera essas duas abordagens e os dados produzidos por elas, não incompatíveis. Há entre elas, para a autora, uma oposição complementar que produzem riquezas, quando se trabalha teoria e prática, produzindo informações significativas, maior fidedignidade interpretativa como aprofundamento do objeto pesquisado.

Outra maneira de pensar as interrelações entre quantitativo e qualitativo, é proposto por Creswell e Plano Clark (2013) ao tratarem de métodos mistos. Os autores apresentam essa forma de fazer pesquisa, como uma importante ferramenta, para conhecer os fenômenos em maior amplitude, do que se levar em consideração apenas, e exclusivamente, a perspectiva quantitativa e qualitativa de pesquisa.

Creswell e Plano Clark (2013) afirmam ser os métodos mistos surgidos na década de 1980, em pesquisas sociais e de saúde, mostrando-se viável para dar resposta mais completas que traziam dados matemáticos e de significados. Afirmam ainda ser uma abordagem acessível e responderem melhor aos problemas de pesquisa.

Os autores fazem a ressalva de o método misto não ser aplicável, quando se direciona apenas a trabalhar com levantamentos e delineamentos matemáticos e estatísticos, pesquisa *survey*, ou pesquisas que buscam os sentidos e significados apresentados pelos sujeitos, nesse caso, consideram mais plausível trabalhar, exclusivamente, ou com o método quantitativo ou com o método qualitativo.

Para Creswell e Plano Clark (2013) o método misto não é simples junção do método quantitativo com o qualitativo. Eles apresentam uma definição própria, mesmo considerando uma gama de outras já trazidas por pesquisadores atuantes nessa vertente. Para eles o método misto se caracteriza por uma investigação e coleta de dados que integra as descobertas, extraíndo as conclusões e utilizando das abordagens e/ou métodos quantitativos e qualitativos no mesmo estudo.

Os autores complementam denominando os métodos mistos, como projetos de pesquisa, que se compõe de suposições filosóficas e métodos de investigação em sua constituição. É uma postura teórica e prática, e se guiam por esses pressupostos na coleta e análise de dados ao mesclar quantitativo e qualitativo nas várias etapas da pesquisa ou em uma série de pesquisas.

Creswell e Plano Clark (2013) acreditam que essa combinação propicia melhor entendimento dos problemas da pesquisa, nas suas várias etapas, possibilitando melhores resultados em relação a abordagem qualitativa ou quantitativa, isoladamente. Pode ser utilizada, inicialmente, uma abordagem quantitativa e em seguida qualitativa, uma abordagem qualitativa e em seguida quantitativa ou mesmo os dois modos conjuntamente.

Quanto ao problema de pesquisa apropriada para o método misto Creswell e Plano Clark (2013) dizem que ocorre, quando as fontes de dados são insuficientes, os resultados necessitam ser explicados, os achados de pesquisas exploratórias generalizadas, o método primário precisa ser otimizado por um método secundário.

Não custa dizer que o método misto, conforme aponta Creswell e Plano Clark (2013) visa também, lidar com as fragilidades apresentadas por cada um dos métodos. Ele procura constituir um interjogo, para reduzir os pontos fracos com a conjugação do quantitativo e qualitativo, operacionalizando técnicas e procedimentos para se trabalhar sequencial ou conjuntamente os dados estatísticos e significações para maior entendimento e minimizar as contradições surgidas, quando se trabalha separadamente com uma ou outra abordagem.

Mesmo as pesquisas que possuem como paradigma, as propostas epistemológicas, em detrimento das técnicas, instrumentos, procedimentos e métodos, ocorrem ainda uma discussão, quanto a dicotomia, conjunção ou alternância entre o quantitativo e o qualitativo. Há uma tentativa ainda, de isolá-los e torná-los dicotômicos e antagônicos.

Sobre a discussão de antagonismos e dicotomias entre o quantitativo e o qualitativo Gamboa (2013) aponta que essa visão, por mais debatida e defendida, se torna uma falsa dicotomia. O autor constrói, durante a discussão sobre as formas de lidar e pensar epistemologicamente, a proposta de pensar o quantitativo e o qualitativo como um *continuum*. Tal proposta visa romper com os paradigmas estabelecidos, concebidas como falso dualismo, e possibilitar novos modos de produzir ciência.

Gamboa (2013) denomina esses novos modos de sínteses possíveis, dividindo-os em três. O primeiro modo, para validar uma pesquisa, consiste em pensar a lógica estabelecida em detrimento das técnicas empregadas. O segundo, diz respeito a entender e tolerar as diferenças de perspectivas e modelos, aceitando-se as especificidades deles e as diferenças de procedimentos de análise e interpretação dos dados e que essas diferenças podem possibilitar conclusões similares e complementares.

O terceiro modo, para o autor é o referenciado no *continuum* entre quantitativo e qualitativo para romper com a polarização estabelecida. Esse modo é possível, devido aos arranjos entre esses dois modelos e seus elementos, mediados pelas condições socio-históricas e culturais do pesquisador. Complementando com a proposta de uma visão intersubjetiva do processo, podendo gerar síntese entre essa polarização e aceitação da contradição entre os polos.

A aceitação da contradição entre os polos é o ponto chave da discussão de Gamboa (2013), ao partir da dialética para pensar os dois modos paradigmáticos: quantitativo e qualitativo. Para ele, o mais importante a se considerar é tomar como princípio a luta de contrários e entender essa dinâmica, pois as mudanças qualitativas estão ligadas a mudanças quantitativas. No entanto, isso não ocorre de maneira passiva, há uma interatuação e uma luta de forças.

Outro ponto a ser considerado para o autor, no tocante ao rompimento da dicotomia e aceite da contradição, é a passagem do quantitativo para o qualitativo e vice-versa, onde as características de um estão presentes no outro, constituindo-se num processo inseparável de produção de conhecimento, mesmo opostas.

Pensando nessa perspectiva, os dados quantitativos podem se tornar qualitativos e qualitativos em quantitativos se considerá-los, na proposta dialética e produzir significados, sentidos, proposições epistêmicas, conceituais e de pesquisa.

Trabalhar com o método qualiquantitativo ou quantiquantitativo, a depender do ponto de partida e de chegada, da perspectiva filosófica, metodológica e epistemológica pode se configurar em uma alternativa interessante de pesquisa em ciências humanas e sociais. Essas abordagens possibilitam também arranjos novos para responder a problemas já apresentados.

1.3 PESQUISA DOCUMENTAL

Em se tratando da pesquisa documental, Richardson et al (1985) propõe ser ela uma série de operações, e busca estudar um ou vários documentos, com o intuito de descobrir as circunstâncias sociais e econômicas as quais estão relacionadas. É uma busca por entender os processos produtivos de uma determinada conjuntura social, por meio de documentos escritos ou não, que registram um modo de organização e da dinâmica de uma determinada instituição ou de um local.

A análise documental é considerada segundo Marconi e Lakatos (2010) como uma técnica de pesquisa que consiste no levantamento de dados de diferentes fontes, servindo para trazer conhecimentos, contextualizando o campo de interesse a ser pesquisado, evitar duplicações de dados, sugerir hipóteses, além de orientar o pesquisador na busca de outras fontes de coleta, possibilitando a construção de um arcabouço de conhecimento por meio de registros produzidos das mais variadas maneiras.

Marconi e Lakatos (2010) afirmam que a característica da pesquisa documental é ser fonte de coleta de dados restrita a documentos, escritos ou não, colocando-a como fonte primária, podendo ser realizada tanto no momento em que o fenômeno acontece ou posteriormente. Consideram ainda que as fontes documentais podem ser divididas em três: arquivos públicos (municipais, estaduais, nacionais), arquivos particulares e fontes estatísticas. Relativo aos tipos de documentos as autoras os dividem em duas modalidades: os escritos (documentos oficiais, publicações parlamentares, documentos jurídicos, fontes estatísticas, etc.) e outros (iconografia, fotografias, canções folclóricas, vestuário etc.).

Por análise documental podemos entender aquele trabalho de pesquisa que se vale da análise de documentos (SÁ-SILVA; ALMEIDA; GUINDANI, 2009). Como bem pontua Oliveira (2007, p.69 apud SÁ-SILVA; ALMEIDA; GUINDANI, 2009, p.6) a pesquisa documental “[...] caracteriza-se pela busca de informações em documentos que não receberam nenhum tratamento científico, como relatórios, reportagens de jornais, revistas, cartas, filmes, gravações, fotografias, entre outras matérias de divulgação”.

Dessa maneira, torna propícia a utilização da análise documental, que favorece, segundo Cellard (2008, apud, SÁ-SILVA; ALMEIDA; GUINDANI, 2009, p.2), “[...] a observação do processo de maturação ou de evolução de indivíduos, grupos, conceitos, conhecimentos, comportamentos, mentalidades, práticas, entre outros”. Essa gama de possibilidades de análise, disponibilizada nos documentos dos municípios, é que faz recorrer também a ela para trazer elementos significativos para a compreensão do fenômeno.

Um dos locais e modos de pesquisa são os arquivos – no nosso caso em documentos. Em que pese a distinção entre documento e arquivo Castro (2008), propõe que os arquivos são tanto as instituições de guarda como os fundos arquivísticos, e os documentos, não são necessariamente guardados em fundos ou em instituições específicas para tal fim. Eles podem estar dispostos de várias maneiras e servir a vários propósitos. Na pesquisa, os documentos estavam numa aproximação ao arquivo – guardados em caixas – ou dispostos nas mesas de trabalho dos profissionais.

No que tange aos locais, disposições, organização, disponibilidade de acesso, entre outros, Farge (2009); Lemos et. al. (2015), consideram importante observar esses arranjos e configurações quando da entrada no campo, da coleta de dados e da confecção da escrita. Os arquivos não são a-históricos, universais, a-políticos, eles conservam modos de guarda que escolhem fatos, fenômenos, textos, imagens, personagens, escolhem o que guardar e não guardar. Essa escolha não é aleatória, há toda uma implicação política no processo de escolha ou recusa dos documentos e da formação dos arquivos.

Em outra perspectiva Bacellar (2008) trata da pesquisa em arquivos, chamando a atenção para o uso e o mau uso destes, como meios de produção de conhecimento cientificamente válido. O autor faz a ressalva que os documentos arquivados no Brasil, salvo raros casos, são realizados de maneira precária sem a devida atenção para a importância como fonte histórica e de pesquisa.

Para Bacellar (2008) os arquivos públicos são aqueles com maior possibilidade de guarda de documentos, de maneira mais organizada, sistematizada, hierarquizada,

diferentemente, dos outros, como os particulares, jurídicos, religiosos não possuidores dessas preocupações, o que acarreta perda de informações valiosas para os estudos.

Por mais que nossa pesquisa não ocorreu em um arquivo, mesmo sendo em uma unidade pública, havia documentos guardados seguindo a sua lógica, ainda que de modo rudimentar. Para o trabalho importa as considerações e advertências de Bacellar (2008) a respeito do pesquisador em sua relação com os documentos a que tem acesso.

Dentre as observações de Bacellar (2008) passaremos a apresentar as mais significativas para a empreitada. Para o referido autor, o primeiro ponto é conhecer a origem do documento, sua intencionalidade e o contexto, ao qual está inserido. Outro ponto é descobrir se encontram os documentos úteis à pesquisa, locais de acondicionamento e ordem de guarda.

Bacellar (2008) continua chamando a atenção do pesquisador para os passos a serem seguidos, como localizar as fontes no arquivo; manusear os documentos com cuidado; mantê-los guardado na ordem encontrada; apreender a caligrafia contida nos documentos (caso sejam manuscritos) e das formas de escrita do material são importantes passos para o êxito da pesquisa.

Além dessas observações, Bacellar (2008) apresenta outras com forte impacto para o direcionamento da pesquisa que pode levar ao êxito ou ao fracasso, como aprimorar o uso das técnicas de levantamento, seleção, anotação e de registro das fontes; observar as regras de transcrição dos documentos, além do número de casos possíveis de realizar generalização. Esse caso aplica-se principalmente quando se obtém dados quantitativos.

Por fim, Bacellar (2008) complementa afirmando ser necessário levar em consideração a contextualização do documento pesquisado; a atenção às medidas e critérios utilizados por quem produziu o documento, e não menos importante, cruzar as fontes, justapor os documentos, cotejar as informações, além de estabelecer constantes, identificar permanências e mudanças.

A observância desses procedimentos e estratégias pode contribuir para validade e confiabilidade dos dados apresentados, principalmente, quando se trata de documentos com itens passíveis de obtenção de escores o que pode levar a uso estatístico destes. No caso da pesquisa os números apresentados foram os dados absolutos dos documentos pesquisados, visto obtermos os documentos desde o início do serviço ofertado para as pessoas em situação de itinerância.

Escolher trabalhar com os documentos sobre população nômade/itinerante em um CREAS, em uma cidade pequena, no interior de um estado, também não foge a essa dinâmica.

Há toda uma implicação tanto de ordem afetiva, de disponibilidade e acesso e de posicionamento político.

Ao escolhermos trabalhar com populações descritas, como em situação de vulnerabilidade e que estão em trânsito, já nos posicionamos diante dos modos de produção dos fenômenos *socius*, históricos, culturais, subjetivos que nos atravessam e buscamos exercer tal posicionamento na e pela pesquisa, na e pela escrita.

A pesquisa, inicialmente, pretendia ser uma conjunção de observação participante com pesquisa documental em unidades assistenciais em duas cidades, uma de médio porte e outra de pequeno porte. Após a releitura do projeto mudamos o foco para a pesquisa documental e pesquisa participante, terminando por trabalhar apenas com a pesquisa documental. A pesquisa documental foi adotada como modo operacional de trabalho no campo e eixo orientador da pesquisa.

O intuito era compreender o processo de produção e gestão de mobilidade de pessoas em situação de rua e trecheiros. Após a coleta de dados, compilação e análise inicial o foco sofreu um deslocamento significativo, não se tratava mais da produção e gestão de mobilidades. Agora o enfoque consiste na discussão do deslocamento de pessoas nomeadas, nesse trabalho, de itinerantes e consideradas em situação de vulnerabilidade – pobres, em situação de empobrecimento ou empobrecidas e outros usuários do CREAS de uma pequena cidade e os processos de subjetivação engendrados por esse processo. Pensar no deslocamento para e a partir de uma cidade pequena do interior brasileiro, na confluência de quatro estados, próximo a fronteiras agrícolas e rota para metrópoles se tornou a questão a ser tratada.

Nessas transformações, houve quebras nas certezas vindas da proposta da pesquisa. A primeira foi a de que o campo não era assim tão acessível e disponível, era necessário negociação, para acesso aos documentos. Segunda constatação: as mudanças no campo possibilitaram outra configuração de pesquisa – nesse caso foi a mudança de administração municipal, que acabou por impossibilitar a continuidade da pesquisa na cidade média. Terceira: que os documentos podem estar mais ou menos acessíveis e que a vinculação com os profissionais possibilita meios constritivos ou afirmativos durante o manuseio destes; quarta: que a implicação no campo não se restringe apenas aos dias de coleta de dados, ela é intensiva e extensiva.

1.4 O CAMPO

O campo de pesquisa foi uma Unidade de Assistência Social, localizada aproximadamente a quatrocentos metros da estação rodoviária de Paranaíba e a menos de um quilômetro da praça central e de outra praça com concentração de itinerantes. O horário de atendimento aos usuários ocorria entre as sete e onze horas e entre as treze e dezessete horas, de segunda-feira a sexta-feira. Agora o horário modificou, a Unidade atende aos usuários no período das sete as dezessete horas de segunda a sexta-feira.

Paranaíba, iniciada o povoamento em meados do século XVIII, segundo o IBGE (2017), transformada em distrito da Província de Mato Grosso em 1835 com a denominação de Santana do Paranaíba (Sant'Anna de Paranahyba); passando à categoria de vila no ano de 1857 com a mesma denominação e elevada à categoria de cidade no ano de 1894. No ano de 1938 Santana do Paranaíba passa a ser chamada apenas de Santana, modificando para Paranaíba (nome atual) entre os anos de 1939 e 1943.

A região em que Paranaíba está localizada [sul de Mato Grosso antes da divisão e leste de Mato Grosso do Sul após a divisão dos estados], era povoada no início do século XVIII, pelos índios Caiapós (IBGE, 2017; CAMPESTRINI, 2002). Entre os anos 1739 e 1755 esteve sob o domínio de Antônio Pires Campos [Pai Pira para os índios] (IBGE, 2017). Os Caiapós foram utilizados pelos colonos e bandeirantes no século XVIII e início do século XIX (CAMPESTRINI, 2002), mesmo sendo tratados como resistentes.

Campestrini (2002), afirma que Paranaíba começou a ser erigida a partir da posse das terras, nas proximidades dos rios Paranaíba, Aporé, Sucuriú em meados da década de 1820 pelos irmãos Garcia, vindos do Pontal de Minas Gerais. Ao se apossarem das terras, quase inexploradas, criavam fazendas e convidavam outros conhecidos a se mudarem para a região doando fazendas a estes.

O povoamento ocorreu por volta de 1828, da necessidade de um ponto de paragem e pouso para os fazendeiros e outros migrantes vindos para a região. Com a transformação do povoado em vila e posteriormente em cidade, com a construção da igreja em nome de Nossa Senhora Santana, Paranaíba se torna um ponto de passagem de viajantes e animais e outros recursos materiais. Mesmo com a elevação de Paranaíba de povoado a cidade, não houve crescimento significativo da população, pois ela continuava ainda como ponto de retiro de vários fazendeiros da região (CAMPESTRINI, 2002).

Conforme Campestrini (2002) e IBGE (2016) a criação da Estrada do Piquiri, que ligava a Capital Cuiabá ao estado de São Paulo, passava obrigatoriamente pela cidade e

bifurcava para Aparecida do Taboado, ligando a Araraquara por um lado e Minas Gerais, ligando a Uberaba e Franca por outro até chegar à capital paulista e a capital federal (Rio de Janeiro), serviu de rota obrigatória [e entreposto em alguns momentos] de ligação da província a capital federal. A estrada de Piquiri também serviu de rota das forças expedicionárias para a Guerra do Paraguai, recebendo a visita do ilustre Visconde de Taunay que immortalizou a cidade e a região no romance *Inocência*.

A construção e constituição de Paranaíba, até os fins do século XIX, guarda muito da descrição das formações das cidades por Deffontaines (1944a, 1944b). É uma cidade iniciada no isolamento, servindo de retiro para os fazendeiros da região [cidade de domingo], cidade de passagem após a abertura da Estrada do Piquiri, recebendo viajantes de várias regiões com seus carros de boi. Há que considerar a relação intrínseca entre a formação da cidade com o patrimonialismo religioso, iniciando pelo nome da cidade e pela presença de religiosos que criaram instituições patronais, servindo como um dos eixos orientadores dos rumos da cidade.

Com o desmembramento sistemático do município nos séculos XIX e XX (IBGE, 2017; CAMPESTRINI, 2002), Paranaíba foi estabelecendo uma parca rede de relações com as novas cidades que foram sendo criadas a partir dos antigos distritos através das rotas que foram abertas, inicialmente por picadas, depois por estradas de terra e, por fim, por vias asfaltadas, produziram uma teia de relações entre as vizinhanças. Com o passar do tempo Paranaíba foi, gradativamente, perdendo a referência como centro de região [capital do bolsão] conforme as cidades próximas foram ganhando destaque. O exemplo principal foi o crescimento político e econômico da cidade de Três Lagoas nas duas últimas décadas.

Em relação a evolução populacional de Paranaíba o IBGE (2011), em sua publicação sobre a evolução da divisão territorial do Brasil de 1872 até 2010, aponta uma variação entre os censos. Iniciando com 3.234 pessoas em 1.872 [2.880 livres e 354 escravos], para 6.280 em 1900, aumentando a população para 10.143 em 1920, seguindo para 14.105 pessoas em 1940 [1.395 urbano e 12.710 rural], aumentando para 22.482 pessoas no ano de 1950 [2.239 urbano e 20.243 rural], reduzindo para 18.290 pessoas no ano de 1960 [4.082 urbano e 14.208 rural], retomando um forte aumento populacional no ano de 1970 com 31.038 pessoas [8.526 urbano e 22.512 rural], seguindo o crescimento populacional nas décadas seguintes: com 36.894 pessoas em 1980 [21.975 urbano e 14.919 rural], 37.654 pessoas em 1991 [28.491 urbano e 9.163 rural], 38.406 em 2000 [32.027 urbano e 6.379 rural] e 40.174 em 2010 [35.731 urbano e 4.443 rural].

Paranaíba se posiciona, conforme o IBGE (2008), quando trata das regiões de influência, como Centro de Zona B, em uma escala descendente que vai de Metrópole até

centro local, exercendo influência sobre a cidade de Inocência-MS, mesmo recebendo pacientes para atendimento na rede pública, alunos graduação das cidades de Carneirinho-MG, Lagoa Santa-GO, Itajá-GO, Aparecida do Taboado-MS, Cassilândia-MS e Inocência-MS.

A ordem de influência das cidades, segundo o IBGE (2008), segue a seguinte lógica de hierarquia pela importância que exerce sobre as outras cidades: Metrópoles, Capital Regional, Centro sub-regional, Centro de zona e Centro local. A definição de cada categoria a que a cidade se enquadra se dá pela intensidade de fluxo de pessoas à procura de serviços de saúde, educação, bens e outros serviços, pela capacidade de cada cidade ofertar esses serviços, bens e tecnologias, mediadas pelas redes de comunicação e de deslocamento. As regiões de influência é uma teia de inter-relações entre cidades que compõem a rede urbana, tanto em nível hierárquico quanto não hierárquico.

O IBGE (2008) segue a linha de divisões e subdivisões das regiões de influência iniciando com a Metrópole, subdividindo-a em Grande Metrópole Nacional (São Paulo) pela sua centralidade em todos os segmentos, seguida por Metrópole Nacional (Rio de Janeiro e Brasília) por também representar a centralidade, mas não conseguem satisfazer as necessidades como São Paulo e na sequência temos a Metrópole que são aquelas cidades que tem abrangência um pouco menor que as cidades anteriores.

Em continuidade, conforme o IBGE (2008) há as Capitais Regionais que exerce influência em âmbito regional, mas está intrinsecamente relacionada com as Metrópoles, conta com setenta centros e está subdividida em Capital Regional A (com 11 cidade e média de 955 mil habitantes); Capital Regional B (com 20 cidades e média de 435 mil habitantes) e Capital Regional C (com 39 cidade e média de 250 mil habitantes). Na sequência da hierarquia há o Centro sub-regional, com atuação restrita no que tange a abrangência e ligação com outras áreas. Subdivide em dois grupos: Centro sub-regional A (com 85 cidades e média de 95 mil habitantes) e Centro sub-regional B (com 79 cidades e média de 71 mil habitantes).

Por fim, segundo o IBGE (2008), temos os dois níveis mais baixos da região de influência [centro de zona e centro local], que contém o maior número de cidades do país. Compreende-se que a grande maioria dos municípios brasileiros possuem poucos recursos, dependência de outros municípios de hierarquia superior e restrita abrangência. Os Centros de zona compreendem 556 cidades e possuem atuação restrita a área imediata (cidades vizinhas), subdivide em Centro de zona A (com 192 cidades e média de 45 mil habitantes) e Centro de zona B (com 364 cidade e média de 23 mil habitantes). Os Centros locais são os últimos na hierarquia e tem influência restrita ao próprio município, este nível concentra

aproximadamente oitenta por cento das cidades brasileiras e possuem média de 8133 habitantes.

Mesmo estando contida na região de influência da Grande Metrópole Nacional, São Paulo (IBGE, 2008), as interações de Paranaíba, além de São Paulo, ocorrem preponderantemente, com as cidades da região: Iturama-MG, Carneirinho-MG, Itajá-GO, Lagoa Santa-GO, Aporé-GO, Chapadão do Sul-MS, Cassilândia-MS, Aparecida do Taboado-MS, Três Lagoas-MS, com a capital Campo Grande-MS e com as cidades paulistas: Santa Fé do Sul, Jales, Fernandópolis, Votuporanga e São José do Rio Preto.

A cidade possui, conforme contagem da população, em 2018, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2019), 42.010 pessoas. Está situada na região leste do estado de Mato Grosso do Sul, na confluência dos estados de Goiás, Minas Gerais e São Paulo.

Está localizada há aproximadamente trezentos quilômetros de São José do Rio Preto/SP; quatrocentos quilômetros da capital Campo Grande/MS, de Uberlândia/MG, Presidente Prudente/SP; Ribeirão Preto/SP, a quinhentos quilômetros da região metropolitana de Goiânia/GO, seiscentos quilômetros da região metropolitana de Campinas/SP e da metrópole nacional Brasília/DF e a setecentos quilômetros da Grande Metrópole Nacional São Paulo/SP.

A cidade de Paranaíba é atravessada pela Rodovia Federal BR-158, que a liga aos estados de São Paulo e Goiás, da Rodovia MS-240 que liga-a à capital do estado e a Rodovia MS-497 que liga-a ao Estado de Minas Gerais, todas pavimentadas. Por essas rodovias circulam veículos, utilitários, caminhões e ônibus, desde fretados aos de empresas de transportes de passageiros.

Fazem conexão ou tem Paranaíba como rota de destino as seguintes empresas: Expresso Itamarati – ligando Paranaíba às cidades que estão na direção das cidades de São José do Rio Preto, São Paulo e a cidades do estado de Goiás e Mato Grosso; Viação São Luiz – ligando Paranaíba a São José do Rio Preto, Três Lagoas, Campo Grande e cidades de Goiás e Mato Grosso; Lopes Sul – ligando Paranaíba as cidades dos estados de Mato Grosso, Goiás, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul; Gontijo – ligando Paranaíba a cidades de Minas Gerais.

As empresas que prestaram e prestam serviços de transporte dos usuários do CREAS no município de Paranaíba foram e são Expresso Itamarati e Viação São Luiz. O Expresso Itamarati ofertou o serviço por alguns anos, sendo trocado pela Viação São Luiz (atual prestadora de serviço). Essas empresas foram escolhidas por suas rotas ligarem as cidades

próximas como Aparecida do Taboado, Inocência, Água Clara, Cassilândia, Chapadão do Sul, Costa Rica, Selvíria e Três Lagoas em Mato Grosso do Sul; Itajá, Itarumã, Caçu, Jataí em Goiás; Santa Fé do Sul, Jales, Fernandópolis, Votuporanga e São José do Rio Preto em São Paulo.

Já o Expresso Itamarati tem suas rotas ligando Paranaíba as cidades de Itajá, Itarumã, Caçu em Goiás; Aparecida do Taboado em Mato Grosso do Sul, Iturama em Minas Gerais; Santa Fé do Sul, Jales, Fernandópolis, Votuporanga, São José do Rio Preto, Araraquara, São Carlos, Limeira, Campinas e São Paulo.

Quanto ao modo de oferta das passagens, inicialmente eram concedidas mediante convênio, via guia de autorização. Agora as passagens são compradas com o recurso destinado para essa finalidade. Essa mudança reflete também na forma de concessão de passagem, se antes havia a possibilidade de fornecer passagem mesmo sem dinheiro, nessa última fase só há concessão mediante dinheiro em papel moeda.

A pesquisa ocorreu no Centro de Referência Especializado de Assistência Social (CREAS), na cidade de Paranaíba, inicialmente, entre os meses de julho de 2016 a dezembro de 2016, nos cadastros de população de rua dos anos de 2011 a 2016.

Após realizar a pesquisa, retornamos ao CREAS para conversar com o coordenador sobre os dados coletados, ele me informou, que havia encontrado guardado nos fundos da Unidade, caixas de arquivos com cadastros dos anos de 2009 e 2010. Solicitamos permissão para manuseá-los e, em seguida, realizamos a pesquisa nos documentos e coleta dos dados desses anos. Havia também cadastros dos meses de janeiro a julho do ano de 2011, que não constava nos primeiros arquivos, dessa forma aproveitamos para complementar os dados. No mês de janeiro de 2018 retornamos à Unidade para reler todos os cadastros de 2009 a 2016 e acrescentar dados faltantes das coletas anteriores. Assim, a pesquisa terminou efetivamente apenas no início de 2018.

É importante afirmar que a pesquisa só aconteceu após a autorização da Secretaria Municipal de Assistência Social e da Gestora da Proteção Social Especial. O termo de autorização de pesquisa foi elaborado e submetido à apreciação, da Gestora da Proteção Social Especial e da Secretária. Elas sugeriram alterações no documento, reformulamos acrescentando os termos solicitados, em seguida, obtivemos a autorização para o início da pesquisa.

Havia outra parte da pesquisa que seria realizada no CREAS, UAM e na CasaPop em um município, de médio porte, no interior do estado de São Paulo. Por dificuldades na coleta de dados em uma das unidades assistenciais da cidade e, também, pelo volume de material

disponibilizado pelo CREAS de Paranaíba, optamos por restringir a pesquisa apenas nesse município.

Cumprе mencionar que houve coletas de dados na Casa Pop no município do interior de São Paulo, desde sua inauguração – novembro de 2014 até dezembro de 2016. Os dados coletados no livro de registro de atendimento da Unidade foram o quantitativo mensal de atendimentos, as cidades de origem e de destino. No livro de registro diário dos plantões, havia escritos sobre os encaminhamentos de pessoas em trânsito para a Unidade pela polícia e pela Concessionária Auto Raposo Tavares (CART).

Os dados do CREAS, relativos à análise do Livro Ata do Grupo de Trabalho População de Rua, e os atendimentos da Unidade de Atendimento ao Migrante (UAM) dos trecheiros e migrantes ficaram incompletos. No que tange ao Livro Ata, com a mudança de administração municipal, esse documento não foi encontrado no CREAS. Os dados da UAM, recebidos, foi apenas o que fazia referência aos meses de janeiro a agosto de 2016. Com a mudança de administração o acesso aos dados da UAM tornou-se mais difícil, mesmo realizando em vários momentos a solicitação, não foi possível a obtenção e compilação destes.

Diante desse cenário, decidimos – pesquisador e orientador – restringir a pesquisa a Paranaíba. Em Paranaíba, tivemos acesso aos cadastros de população de rua⁴ dos anos de 2009 a 2016, que foram nossos documentos, além da leitura e cópia dos dados, que posteriormente foram tabulados. Houve – e ainda há – interação com os profissionais da Unidade sobre os atendimentos das pessoas que solicitam passagem para outras cidades.

Alguns fatores colaboraram para a realização da pesquisa como: ter trabalhado no CREAS no ano de 2010, residir em Paranaíba, conhecer os gestores da Assistência Social na data da solicitação e também no período da realização da pesquisa, inclusive nos anos de 2017 e 2018, conhecer a maioria dos profissionais que atuavam nesses anos.

A entrada no campo foi via coordenador do CREAS, inicialmente explicando a pesquisa e os processos éticos implicados, em seguida repeti o processo com os outros profissionais. Ele concordou e, juntamente com a equipe, colaboraram mostrando o local onde os cadastros estavam arquivados e dando total liberdade para manuseá-los.

⁴ O Cadastro de População de Rua, foi o nome dado pelos profissionais do CREAS de Paranaíba para inserir todos os usuários da unidade que solicitavam passagens. Neles incluíam trecheiros, migrantes, itinerantes. O nome do cadastro serve apenas como operacionalizador para incluir todos os usuários atendidos com passagem na unidade.

Nós mesmos, abríamos as pastas, manuseava os arquivos e colocava novamente no lugar. Houve um processo de confiança no pesquisador, pois, juntamente, com os cadastros de população de rua, havia documentos de outros atendimentos, como de crianças e adolescentes, idosas vítimas de violência. Cumpre informar que não manuseei outros documentos.

Um ponto interessante, a respeito da equipe em relação ao pesquisador, é o fato de eles considerarem que eu poderia dar respostas para a situação de itinerância no município e também os modos de atuação com esse público, considerados todos como andarilhos. Não havia distinção entre trecheiros, andarilhos, migrantes e, às vezes pessoas em situação de rua. Durante a pesquisa tratei de diferenciar, preliminarmente, os diferentes modos de viver o nomadismo e a itinerância.

No fim de junho de 2017 sugerimos uma reunião com a equipe para tratar dos dados da pesquisa, que foi marcada para o dia 28 de julho, não ocorrendo por motivo de reunião entre o coordenador do CREAS e os gestores da Assistência Social do município. Esse encontro ocorreu no mês de agosto com a presença da equipe que atuava com trecheiros e outros itinerantes. Foi enviado antecipadamente os dados preliminares para a apreciação. Na reunião foram apresentados os resultados preliminares dos dados da pesquisa, resultando na discussão da reorientação da formulação e reformulação do cadastro e das implicações sociais deste.

Os Cadastros de População de Rua, no CREAS de Paranaíba, foi criado no ano de 2009 para registrar o atendimento e concessão de passagens das pessoas em trânsito atendidas. Nesses cadastros há vários dados: desde os de identificação como nome, endereço, cor, naturalidade; sobre modos de vida e constituição subjetiva como religião, vício, profissão, motivos da viagem; assim como sobre as mobilidades como tempo de permanência na cidade, tempo no trecho, cidade de origem e destino. Após a compilação dos dados, das conversas, da troca de ideias e das idas e vindas à Unidade, nos deparamos com o processo de escrita e dos mediadores que nos orientaram durante o percurso.

É importante frisar que esse cadastro sofreu modificações no decorrer desses anos: retirada do item tempo no trecho, passagem pela polícia; retirada e inclusão do item origem entre outros, o que contribuiu para que alguns dados tenham inconsistências e resultados diferentes, ainda assim foi possível realizar o estudo, mesmo com informações parciais, devido à relevância desses dados.

Durante esse período, de oito anos, houve trocas de prefeitos e, por conseguinte, de profissionais que atuavam no CREAS, não havendo profissionais concursados até o ano de

2016 na Unidade, assim o modo de trabalho, de construção do cadastro e de preenchimento dos dados modificavam conforme as trocas desses profissionais.

O atendimento das pessoas em trânsito ficava a cargo dos educadores sociais ou das assistentes sociais que trabalhavam e trabalham na Unidade e, o preenchimento dos cadastros foi realizado por várias pessoas, tais como a Recepcionista, Coordenador, Educador Social e Assistente Social. Nem todos os cadastros foram preenchidos na sua totalidade, cada profissional preencheu à sua maneira os dados que considerava mais importantes, o que colabora para haver uma flutuação deles.

Podemos considerar que os dados não configuram a totalidade dos atendimentos, pois não há nenhum item do cadastro, que está preenchido na integralidade. Esses, principalmente, que concerne ao número de atendimento, não representam o atendimento total dos usuários, que passaram pela unidade, visto que nem todos foram cadastrados.

Há uma predileção para cadastrar potenciais usuários que receberão encaminhamento (passagem) para outra cidade, produzindo diferenças entre o número de pessoas atendidas pelo CREAS e o número que consta nos registros. Os atendidos certamente ultrapassam em número os registrados.

1.5 OS DOCUMENTOS

Os documentos pesquisados no CREAS compreenderam os cadastros população em situação de rua de fevereiro de 2009 a dezembro de 2016; a tabela de atendimentos de pessoas em situação de rua de 2016 e os formulários de concessão de passagens.

A tabela de atendimento de pessoas em situação de rua seguia a ordem dos campos exigidos, para a alimentação do sistema do Ministério do Desenvolvimento Social, do serviço de Proteção e Atendimento Especializado a Família e Indivíduos (PAEFI), que registra mensalmente o número de pessoas atendidas separadas por sexo – masculino e feminino – e idade – de 18 a 59 anos e de 60 anos ou mais. No entanto, as pessoas cadastradas foram trecheiros ou outros itinerantes que passaram pela cidade.

No que concerne aos formulários de concessão de passagem, do ano de 2011 a 2013, eram anexados junto aos formulários de cadastro de população em situação de rua, cópia da passagem e do documento com foto ou Boletim de Ocorrência (B.O.). Era anotada, na maioria, também a cidade de destino do usuário. No caso de perda de documento com foto, o beneficiário deveria apresentar um boletim de ocorrência de extravio de documentos.

Nos anos de 2014 a 2016, esse cadastro, de concessão, foi colocado em pasta separada, mas com as mesmas exigências, no que tange, a documentação, comprovante de passagem e destino. Nos anos de 2009 e 2010 não havia separação entre cadastro de solicitação e formulário de concessão de passagem. As passagens concedidas eram descritas no próprio cadastro com a data da concessão, às vezes com a informação da cidade.

Os cadastros de atendimento da população em situação de rua; os formulários de concessão de passagem; um documento de solicitação de averiguação de pessoas para a Polícia Militar, todos estavam guardados em caixas-arquivo, separados por ano e em pastas ou em grampos de alumínio. Nessas caixas eram acondicionados, também, outros documentos, separados por pastas de cores diferentes. Muitos cadastros, pelo tempo de guarda e por não terem sido manuseados, estavam um pouco empoeirados, mas não prejudicaram a conservação.

As caixas-arquivo, de plástico, ficavam inicialmente na sala da coordenação e dos educadores sociais do CREAS, em uma prateleira de metal, separadas por cores e inscrições dos referidos documentos na lateral. Havia também caixa-arquivo de papelão, com dizeres na lateral sobre os documentos guardados. Após algum tempo, essas prateleiras com as caixas-arquivo, foram deslocadas para uma sala contígua à sala da coordenação e dos educadores sociais que permanecia trancada. Quando da necessidade do manuseio dos documentos era solicitado ao coordenador ou outro técnico da unidade a abertura da sala.

Eu possuía livre acesso as caixas-arquivos. Direcionava-me a prateleira, escolhia o ano dos cadastros, retirava as pastas correspondentes e iniciava o manuseio na mesa de um dos educadores sociais, em uma mesa de reunião ou na sala destinada a guarda dos documentos. Na mesa procedia à leitura dos cadastros e coletava apenas as informações que diziam respeito à mobilidade, motivações de viagem e dados sobre características pessoais contidas nesses cadastros.

A leitura, a escrita e compilação dos dados ocorreu em, aproximadamente, quarenta visitas à Unidade, intercalada entre os diversos dias da semana e nos horários matutinos e vespertinos. Geralmente cada visita para realização do trabalho durava duas horas, às vezes estendia pelo pesquisador manter conversações com algum, ou vários membros da equipe. Retornei à unidade para a releitura dos Cadastros no início do ano de 2018 com o intuito de checar se havia dados incompletos durante a primeira parte da pesquisa.

Dentre os itens que constavam nos cadastros, havia os que se mantinham pelos oito anos de documentos pesquisados, como data de realização do atendimento; nome; cônjuge; estado civil, RG, CFP; Carteira de Trabalho; B.O., idade, data de nascimento, naturalidade,

endereço, nome do pai e da mãe, endereço dos pais, cor, vício, se tem filhos, onde fica em Paranaíba, profissão, renda mensal, motivo da viagem, destino e observações.

Já os itens flutuantes, que saem e retornam nos cadastros são: tempo no trecho, passagem pela polícia, religião, origem, se recebe benefício, se está inscrito no Cadastro Único (CadÚnico), se possui alguma doença, tempo de permanência na cidade e até qual cidade recebeu passagem.

Não realizamos a coleta e compilação de todos os itens, por nosso objetivo não ser produzir um dossiê dos usuários que utilizaram o serviço do CREAS durante os oito anos. Assim, dados referentes a familiares e endereços de residências destes, em outras cidades, não se enquadram em nosso enfoque.

A proposta é pensar os modos de deslocamentos e as condições desse deslocamento. Os itens escolhidos direcionam para entender a rede de deslocamento constituída na região de Paranaíba que se estende para alguns centros metropolitanos. É pensar os processos de subjetivação engendrados no movimento incessante e contínuo de pessoas que não podem ou não se dispõem de recursos para percorrer longos trajetos, sem recorrer aos serviços assistenciais.

2 RESULTADOS DA PESQUISA DOCUMENTAL

2.1 MODOS DE EXERCÍCIO E CONDIÇÕES DA ITINERÂNCIA: OS DADOS DO CREAS DE PARANAÍBA

A rede urbana composta por Paranaíba e suas interações espaciais, estão intermediadas por outras cidades com forte ligação com o setor agropecuário e agroindustrial, com um crescimento incipiente da indústria (exceto Três Lagoas e São José do Rio Preto), com uma rede de serviços ainda embrionária. As vias de ligação não são amplas, mas supre as necessidades de deslocamento terrestre.

Pela distância entre as cidades que compõem as interações espaciais com Paranaíba e a pouca oferta de meios de transporte coletivo, dificulta a mobilidade de parcela da população da cidade ou de pessoas que não conseguem dispor de meios financeiros para arcar com as viagens, restando recorrer à política assistencial do município ou a entidades religiosas que concedem passe para a cidade mais próxima, conforme o destino solicitado pelo usuário. Três itens contribuem para entender o processo de itinerância pela rede urbana composta por Paranaíba: Origem e destino do usuário/itinerante e a cidade a qual a assistência social concede a passagem.

Inicialmente, apresentaremos resumidamente dados que possibilitam uma visão panorâmica da pesquisa para, em seguida, apresentar em formato mais extenso dados de passagens concedidas, origem, destino, naturalidade, profissão, motivo da viagem, tempo na itinerância, mulher em itinerância, tempo de permanência na cidade e local de permanência na cidade.

São itens que colaboram para o entendimento mais genérico, circundam e se entrelaçam com os tratados em específico nos capítulos da tese. Restringiremos à apresentação do número de cadastros gerais, suas flutuações temporais, atendimento do PAEFI e idade dos usuários.

A quantidade de cadastros pesquisados foram 1.184: 238 em 2009; 183 em 2010; 101 em 2011; 125 em 2012; 76 em 2013; 125 em 2014; 178 em 2015 e 158 em 2016. No que se refere aos dados dos cadastros podemos notar uma variação quanto ao número de pessoas cadastradas, conforme os anos, com um grande número em 2009 e redução nos anos posteriores. Em quatro anos (2011 a 2014) houve uma proximidade do número de usuários atendidos, com aumento nos dois últimos anos. Não é certo afirmar que esses são os números

de usuários que procuraram o CREAS ou que foram abordados pela equipe nas praças ou outros espaços da cidade, já que nem todos os usuários atendidos foram cadastrados.

Há também repetições de pessoas cadastradas, visto que a cada ano os cadastros eram arquivados. Assim, caso a mesma pessoa passasse pela cidade uma vez ao ano, a possibilidade de realização de um novo cadastro era significativa. Outro ponto a se considerar era que não se cadastrava apenas pessoas em situação de rua, trecheiros ou outros itinerantes, mas todos aqueles que solicitavam passagem, mesmo os moradores do município ou pessoas atendidas pela política pública municipal.

No que concerne ao fluxo de atendimento mensal, apresentaremos cada mês do ano (de janeiro a dezembro) com o consolidado dos oito anos de cadastros pesquisados na seguinte forma: janeiro 102 atendimentos, fevereiro 86 atendimentos, março 131 atendimentos, abril 121 atendimentos, maio 118 atendimentos, junho 73 atendimentos, julho 79 atendimentos, agosto 85 atendimentos, setembro 116 atendimentos, outubro 116 atendimentos, novembro 94 atendimentos e dezembro 63 atendimentos.

A data de atendimento do usuário/itinerante⁵ é o primeiro item do cadastro a ser preenchido e, é a partir dele que podemos realizar um levantamento do fluxo mensal de atendimentos. As variações no volume mensal de atendimentos podem estar relacionadas a alguns fatores, tanto ambientais, quanto econômico e social.

Cabe ressaltar que esses valores, em alguns meses são aproximados, devido ao fato de alguns cadastros não possuírem data. O critério para inclusão em algum mês era comparar os cadastros anteriores e posteriores, após essa conferência precedíamos a inserção no mês correspondente.

O maior fluxo de atendimento ocorreu entre os meses de março a maio e setembro a outubro, com decréscimo entre os meses de junho a agosto e nos meses de novembro a dezembro, além do mês fevereiro. Dentre os fatores que podem explicar essa flutuação estão a sazonalidade da colheita nas lavouras das cidades vizinhas; o período de inverno; a variação na produção de carvão na cidade ou cidades vizinhas; as festas de peão na região; a liberação de verba para a concessão de passagem pelo município.

Esses fatores contribuem para a flutuação, mas não a determina, pois ao analisarmos os outros quesitos percebemos que há outros motivos além do trabalho para o deslocamento,

⁵ A opção por colocar os dois termos separados por uma barra se dá devido aos cadastros pesquisados no CREAS de Paranaíba não fazerem distinção entre pessoas em trânsito e usuários dos serviços socioassistenciais residentes no próprio município. Para todas as pessoas solicitantes de passagens eram preenchidos os cadastros de População em Situação de Rua mesmo elas não se encaixando como em situação de rua ou no trecho.

como o retorno para a família; a busca de documentos; questões relacionadas a saúde-doença; à justiça; ao deslocamento daqueles que se declaram como itinerantes, nômades; ou até mesmo para atendimento de outras demandas da Assistência Social ou da Saúde.

Os dados referentes às pessoas em situação de rua e com as diferenças entre sexo e idade, surgiram a partir do ano de 2016, para atender à solicitação do Ministério do Desenvolvimento Social. Essa demanda consta no Serviço de Proteção e Atendimento Especializado de Família e Indivíduos (PAEFI). O número de pessoas atendidas pelo PAEFI no ano de 2016 foram cento e um, contabilizando noventa e um homens entre dezoito e cinquenta e nove anos, nove mulheres entre dezoito e cinquenta e nove anos e uma mulher com sessenta anos ou mais.

O CREAS possui apenas dados, a partir desse ano. Nessa via, não é possível traçar um paralelo com o cadastro população de rua, por esse não trazer dados de anos anteriores. Mesmo assim, é importante para apresentar os dados enviados ao Ministério do Desenvolvimento Social e Agrário (MDS), para computo dos dados estatísticos, municipais estaduais e nacionais. É interessante pontuar que esse número não é apenas do atendimento das pessoas em situação de rua, ela contempla também outros públicos.

No que tange à idade das pessoas atendidas e cadastradas pelo CREAS ela varia de 05 a 79 anos totalizando 1.131 cadastros preenchidos. Esse dado encontrava-se em praticamente todos os cadastros, na maioria já constava a idade do usuário, mas em outros havia apenas a data de nascimento, somente poucos cadastros não possuíam ou a idade ou a data de nascimento.

Há dois campos conjugados: o da idade e o da data de nascimento, às vezes o profissional preenchia apenas um e às vezes ele preenchia os dois. Para descobrirmos a idade do usuário quando esta não constava, realizávamos a redução da data de preenchimento do cadastro com a data de nascimento e chegávamos, dessa maneira, a idade do usuário.

As com menos de 18 anos estavam acompanhadas por um dos pais, pelos dois ou por algum agente público, assim a Unidade seguia os parâmetros instituídos pelas normativas nacionais, como um caso que presenciei durante da pesquisa. No que concerne às pessoas com mais de 18 anos, percebemos que a concentração de itinerantes/migrantes/nômades está entre 20 a 59 anos (977 cadastros), com destaque para as idades de 25 a 54 anos (886 cadastros).

As pessoas com idade entre 20 a 59 anos estão em idade produtiva, dessa forma, podemos associar com o grande número de pessoas que declararam deslocarem em busca de emprego. Esse campo pode ser relacionado com o tempo em itinerância, visto que esse tempo

varia de 01 mês a mais de 40 anos, as pessoas com mais de 60 anos também podem ser trecheiros, deslocando-se pelas cidades do país em busca de várias possibilidades, dentre elas, trabalho.

2.1.1 Passagem concedida

As passagens concedidas é um campo que não consta no cadastro, as informações coletadas estavam ou nas observações ou em um documento separado específico para esse fim. Nos primeiros anos (2009 a 2012) não existia ainda esse documento específico para os usuários/itinerantes beneficiados com os passes. As informações obtidas estavam escritas no campo observações, porém em alguns cadastros aparecia apenas a expressão “passagem concedida” sem a especificação da cidade de destino do usuário.

A partir do ano de 2013 foi criado esse documento (um formulário de preenchimento) que consta o nome do usuário, a data, a cidade da concessão, além de um campo para colocar uma fotocópia da passagem e de um documento de identificação ou o Boletim de Ocorrência. Após receber a passagem, o usuário assinava o formulário e recebia as instruções sobre o horário e o destino do ônibus, dirigindo-se sozinho à estação rodoviária para aguardar o embarque.

Os dados dos anos de 2009 a 2012 são muito imprecisos, pois não constam na quase totalidade dos cadastros referentes à cidade de concessão da passagem, havia apenas os dizeres “embarque hoje”, dessa forma, não foi possível dimensionar de fato as cidades que foram concedidas os passes. Mesmo que as cidades de destino fossem vizinhas, optamos por não inserir nesse campo, visto que, as linhas de ônibus passavam por outras cidades da mesma rota e, é possível que a concessão fosse para qualquer outra, além da cidade de destino.

Se houvesse maior preenchimento sobre a concessão de passagem, os dados poderiam ser mais substanciais, mas dificilmente mudaria a ordem das cidades que a Secretaria de Assistência Social e o CREAS concedem as passagens, pela proximidade entre as cidades, pelas linhas de ônibus, pela rede urbana e pela política municipal.

Com base na política local de concessão de passagem, prevalecente para a maior parte do período pesquisado, de ofertar passagens apenas para a cidade mais próxima, que estava contemplada na linha percorrida pela empresa de ônibus conveniada, com destino aos estados de São Paulo, Mato Grosso do Sul, Goiás e Mato Grosso, juntamente com a política estabelecida de aquisição da passagem em dinheiro, os usuários também puderam ir para as cidades próximas do estado de Minas Gerais.

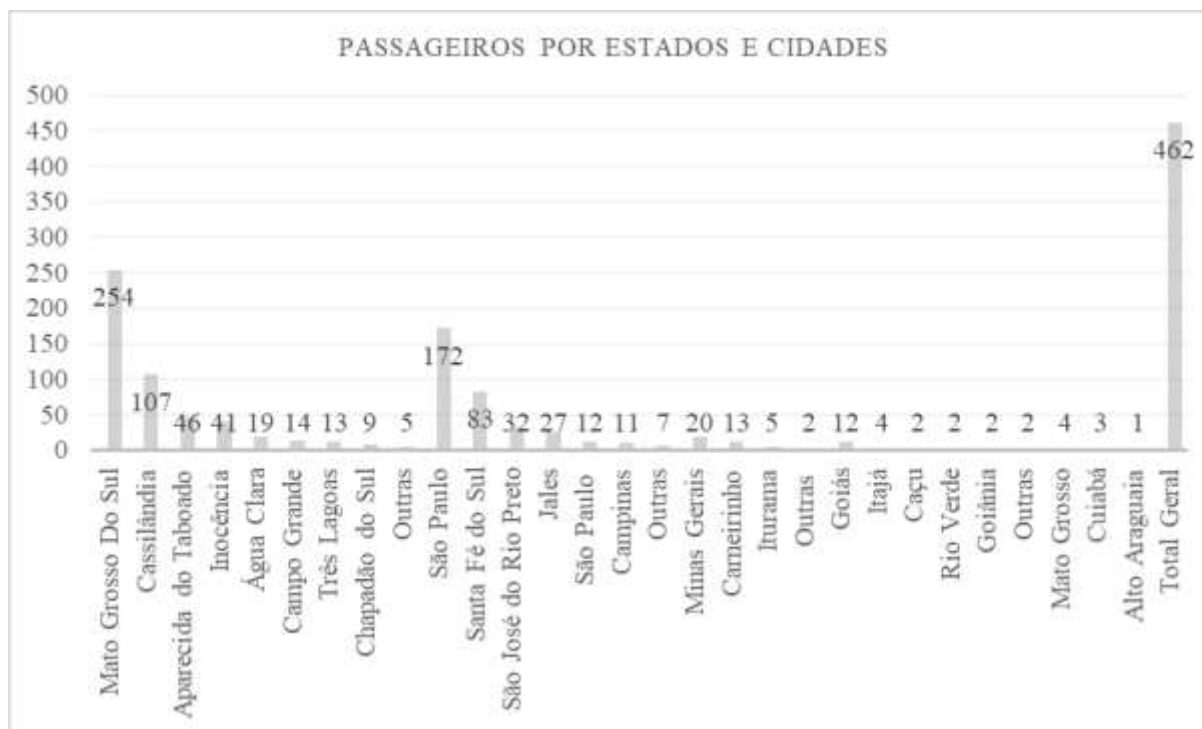


Gráfico 1: Número de passagens ofertadas por estado e cidades entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.

A concessão de passagem, em quase sua totalidade, foi sempre para cidades do mesmo estado (Mato Grosso do Sul) e para cidades dos estados vizinhos. As cidades em sua maioria estavam no raio de 100 (cem) quilômetros de distância de Paranaíba, com aproximadamente 65% (sessenta e cinco por cento). Em seguida, as concessões de passagens são para cidades entre 101 (cento e um) a 500 (quinhentos) quilômetros com aproximadamente 28% (vinte e oito por cento) das passagens concedidas. Por fim, aproximadamente 6% (seis por cento) das passagens concedidas foram para cidade acima de 500 (quinhentos) quilômetros.

Um fato curioso contido nos cadastros, nas observações, foi o aparecimento no ano de 2009, de 4 (quatro) pessoas que viajaram de Kombi. A estranheza de encontrar descrito como meio de transporte, um automóvel, deve-se ao fato de a proposta da política municipal, desde o ano citado, ser eleita a concessão de passagens, via requisições enviadas às empresas de ônibus, contratadas para realizar o serviço de transporte de pessoas encaminhadas o modo operacional de trabalho pelo CREAS e pela Secretaria Municipal de Assistência Social.

Pela equipe estar trabalhando na unidade desde o ano de 2016, não foi possível saber o motivo do deslocamento dessas pessoas por essa via. A literatura (BROGNOLI, 1996; JUSTO, 2012; OLIVEIRA, 2012), descreve que essa prática, até a consolidação da Política Nacional de Assistência Social de 2004, era recorrente nos municípios, como forma, de

transferir, principalmente os trecheiros, para as cidades próximas, tal prática foi também conhecida como desova. No entanto, é pouco provável que essa prática ocorreu no período, pelo fato de o município possuir convênio com as empresas de ônibus no referido ano.

A maior concessão de passagem pelo CREAS foi para as cidades do estado de Mato Grosso do Sul, por três motivos básicos: a distância, a linha de ônibus que ligam essas cidades e pela possibilidade de oferta de emprego. A cidade de Aparecida do Taboado por ser a cidade mais próxima de Paranaíba e ser a ligação com o estado de São Paulo; Cassilândia por ser a cidade que liga o Estado de Goiás; e ainda, Inocência, por ser próxima as cidades de forte concentração agrícola, e por estar na direção da capital Campo Grande. Esses podem ser os motivos de o CREAS conceder mais passagens para essas localidades.

O estado de São Paulo foi o segundo no tocante a concessão de passagens. Isso se deve, principalmente, pela cidade São Paulo ser a metrópole de maior influência sobre a região, a qual Paranaíba está localizada, pela perspectiva de trabalho e maior possibilidade de deslocamento pela grande rede de cidades e pela complexidade da malha viária que facilita o deslocamento.

As cidades de Santa Fé do Sul, Jales, Fernandópolis, Votuporanga por estar na rota das linhas das empresas e também por serem próximas a Paranaíba são prioritárias na concessão de passagens. São José do Rio Preto por exercer forte influência em Paranaíba e nas cidades já citadas, por isso merece atenção especial, por receber grande fluxo de pessoas e também por ser um ponto de ligação a várias cidades da rede urbana e às metrópoles Campinas e São Paulo, também pode ser um dos indicadores da concessão de passagens.

A concessão de passagem para as cidades dos estados de Goiás e Mato Grosso ocorre por esses estados serem rota de passagem da linha de ônibus das empresas conveniadas, ser cidades de forte tendência agrícola – a região de Jataí e Rio Verde em Goiás; a região de Rondonópolis, Lucas do Rio Verde, Sinop, etc., em Mato Grosso – ser ponto de ligação para a Capital Federal - Brasília.

No tocante ao estado de Minas Gerais, por mais que não faça parte da linha da empresa de ônibus conveniada, houve concessão de passagens para as cidades de Carneirinho, Iturama, Ituiutaba e Uberlândia. A maior proporção da concessão para Carneirinho é decorrente da proximidade com Paranaíba, reduzindo o valor gasto e cumprindo a demanda de deslocamento. Uberlândia por ser uma metrópole regional, exercer forte influência e centralidade no triângulo mineiro, por ser ponto de chegada e ligação com a capital do estado e com o Estado de Goiás, pode ser também um dos indicativos da concessão de passagem.

O que é importante frisar, nesse tópico, é que as concessões de passagem não seguiam, necessariamente, os destinos declarados pelos itinerantes (raramente a cidade de destino e a cidade de concessão de passagem eram a mesma), assim notamos que há uma diferença significativa entre concessão de passagem e destino, dessa forma, podemos inferir que o itinerante necessitava passar por várias cidades até chegar seu destino e, em muitas vezes, esse processo era descontínuo com mudanças de rotas aplicadas pelos agentes públicos.

2.1.2 Origem dos itinerantes

O campo cidade de origem constou nos cadastros até o ano de 2013. A partir de 2014 ele foi suprimido, dessa forma, os dados após 2014 foram coletados nas informações contidas nas observações dos cadastros. A exclusão desse campo foi prejudicial para realização de comparativos, principalmente, em relação ao destino e a cidade de concessão de passagem.

Mesmo com a supressão do item dos cadastros de 2014 a 2016, o número de dados sobre a origem das pessoas em trânsito é significativo, compreendendo aproximadamente 65% (sessenta e cinco por cento) da totalidade dos cadastros analisados. A fidedignidade das cidades de origem não é absoluta, visto que o profissional responsável pelo preenchimento, em alguns momentos, não colocava o nome da cidade, apenas do estado, bem como, em alguns cadastros o nome da cidade estava ilegível ou incorreto. Essa inconsistência é ínfima e não prejudica a análise e desdobramentos da discussão dos dados.

No ano de 2016 esse termo foi substituído por outro denominado “Recebeu Passagem até qual Cidade”. Essa mudança não contempla o termo origem, pois a última cidade que o itinerante recebeu a passagem não condiz, necessariamente, com a cidade de origem declarada pelo usuário/itinerante. Mesmo não contemplando no que tange a origem do itinerante, ele pode dar um indício do trajeto traçado durante o percurso, até chegar ao CREAS de Paranaíba. Cabe ressaltar, ainda, que esse campo não foi preenchido em todos os cadastros, havia vários sem o preenchimento, caso não ocorrido nos campos destino e naturalidade.

Quando se trata de origem, não se refere ao lugar efetivo de todas as pessoas atendidas no CREAS. Esse pode ser tanto a última cidade de paragem do usuário/itinerante ou aquela em que ele permaneceu um tempo minimamente prolongado. Em alguns poucos casos a origem é a cidade de residência, que por motivos variados, necessitou se deslocar e não conseguiu arcar com os custos da viagem, recorrendo aos serviços assistenciais para continuar sua caminhada, seja para prosseguir ou retornar.

A origem é uma provisoriedade, é um ponto de paragem no deslocamento constante da maioria das pessoas em trânsito. Aqui não podemos confundir com a moradia fixa, permanente ou das etapas de migração, conforme aponta Singer (2017). Ela guarda, na itinerância, uma fluidez, podendo ser uma referência volátil, devido à variedade de lugares percorridos que pode gerar uma dificuldade em guardar nomes das cidades visitadas. Dessa maneira, a origem pode ser aquela possível de ser retomada na memória de imediato.

As pessoas, em sua itinerância, percorrem os mais variados cantos do país pelos mais variados motivos ou desejos. No entanto, dependendo da cidade e da região que se realiza a pesquisa, esse número pode sofrer mudanças. Como nossa pesquisa foi realizada, no interior do estado de Mato Grosso do Sul, próximo a São Paulo, Minas Gerais e Goiás, com suas características socioeconômicas, de rede de cidade, da malha viária e de transporte pode produzir essa dinâmica.

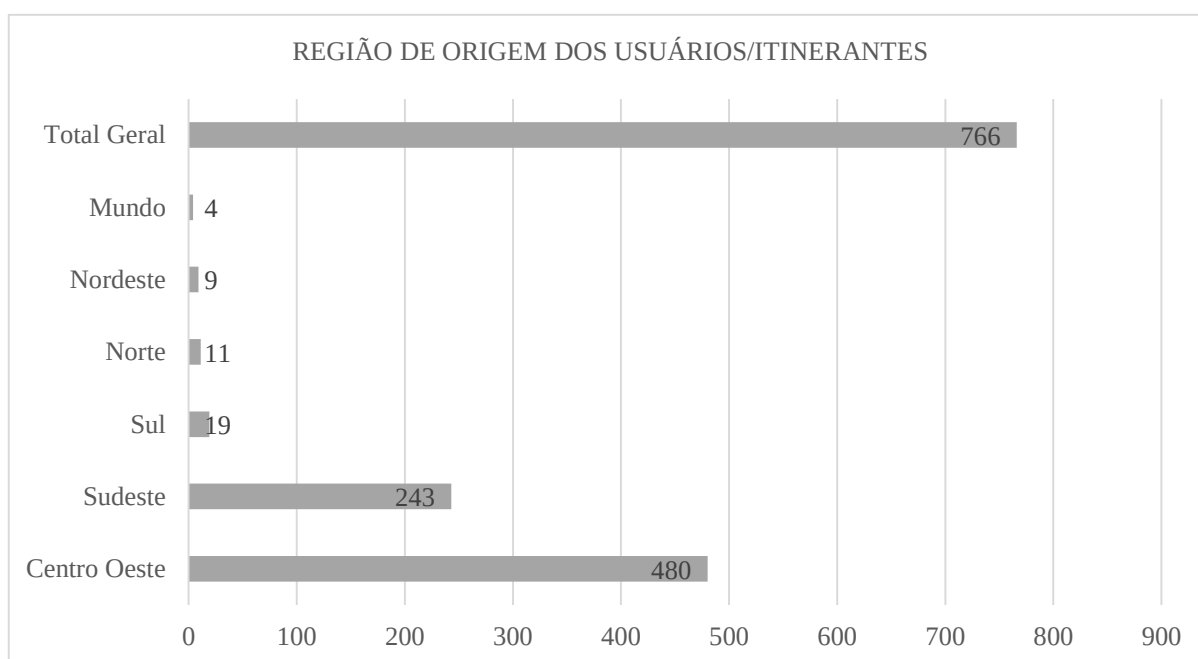


Gráfico 2: Região de Origem dos usuários/itinerantes entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.

No que concerne às regiões de origem, dos usuários/itinerantes, que recorreram ao CREAS em busca de passagem para continuar seu deslocamento ou irem a determinadas cidades (quando se trata de usuários residentes em Paranaíba), é possível verificar uma tendência de maior número das regiões Centro Oeste, Sudeste e Sul, componentes do

denominado Centro-Sul brasileiro, com aproximadamente 97% (noventa e sete por cento) das pessoas em deslocamento ou em trânsito.

A região Centro Oeste aparece como a que possui maior índice de origem de itinerantes com aproximadamente 63% (sessenta e três por cento) e pode ser explicado em função da localização da cidade em que foi realizada a pesquisa, da forma de preenchimento que aproximava a última cidade de paragem, com a cidade de origem, pelos meios de transporte e pelas atividades socioeconômicas desenvolvidas nos estados componentes.

A região Sudeste, concentra o segundo maior índice de origem de itinerantes, com aproximadamente 32% (trinta e dois por cento). Esse número pode ser devido à proximidade com a região Centro Oeste, em especial com a cidade de Paranaíba, por essa cidade ser ponto de passagem para outras do estado de Mato Grosso do Sul e para outros estados da região. Um ponto a se considerar, pode estar relacionado a redução da oferta de serviços, ligados a trabalhos manuais e a expansão das fronteiras agrícolas, ainda persistente, mas menos recorrente, na região Centro Oeste.

O deslocamento a partir da região Sul é a menor do Centro-Sul brasileiro e, esse número inexpressivo, pode ser devido a distância em relação a Paranaíba; por existir outras vias para acessar as áreas, que compõem as fronteiras agrícolas fundadas por sulistas, principalmente, paranaenses. O único estado que faz divisa com Mato Grosso do Sul é o Paraná, esse dado pode ser explicativo da preponderância da vinda de pessoas desse estado.

As regiões Norte e Nordeste, juntas, contribuem com aproximadamente com apenas 3% (três por cento), isso devido à grande distância em relação à cidade de Paranaíba, pela dificuldade de acesso aos meios de transporte e pelos custos elevados, pela rede de cidades serem mais espaçadas, entre outros podem contribuir para o pouco deslocamento para essa cidade.

O que chama a atenção é o aparecimento do termo “mundo” como origem dos itinerantes, o que reforça, mesmo que de maneira preliminar, as andanças como um dos processos subjetivos e organizacionais, para a itinerância pelas cidades brasileiras. Onde os marcadores institucionais de lugares e espaços são subvertidos importando, sobretudo, o movimento, o desejo de mover, sem necessidade de estabelecer pontos de referência em seu trajeto.

É importante pontuar que os números de usuários/itinerantes no que concerne às regiões de origem não são absolutos, visto que há cidades que estão na divisa com o estado de São Paulo, e como a política delas, também, é de conceder passagem até a cidade mais próxima, é possível que haja pessoas originárias do território paulista.

Essa ponderação se torna possível, também, pela lógica de considerar a origem a última cidade de paragem do itinerante. Nessa via, os dados da região Centro Oeste e Sudeste poderiam sofrer variações. No entanto, não seria significativo a ponto de modificar a ordem hierárquica, estando essas duas regiões dominando o computo geral. Ao verificarmos a ordem dos estados e cidades com maiores índices, poderemos ter um quadro mais apropriado para o entendimento desse processo.



Gráfico 3a: Cidades e estados de origem dos usuários/itinerantes região Centro Oeste entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.



Gráfico 3b: Cidades e estados de origem dos usuários/itinerantes região Sudeste entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.

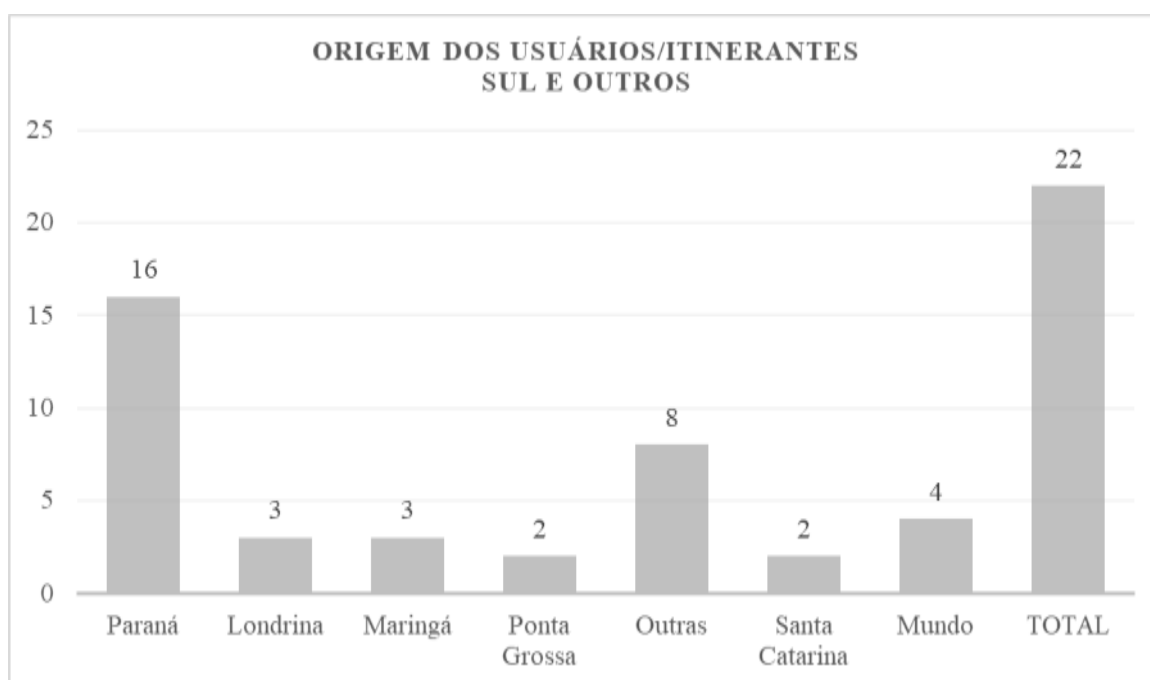


Gráfico 3c: Cidades e estados de origem dos usuários/itinerantes região Sul e outros entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.

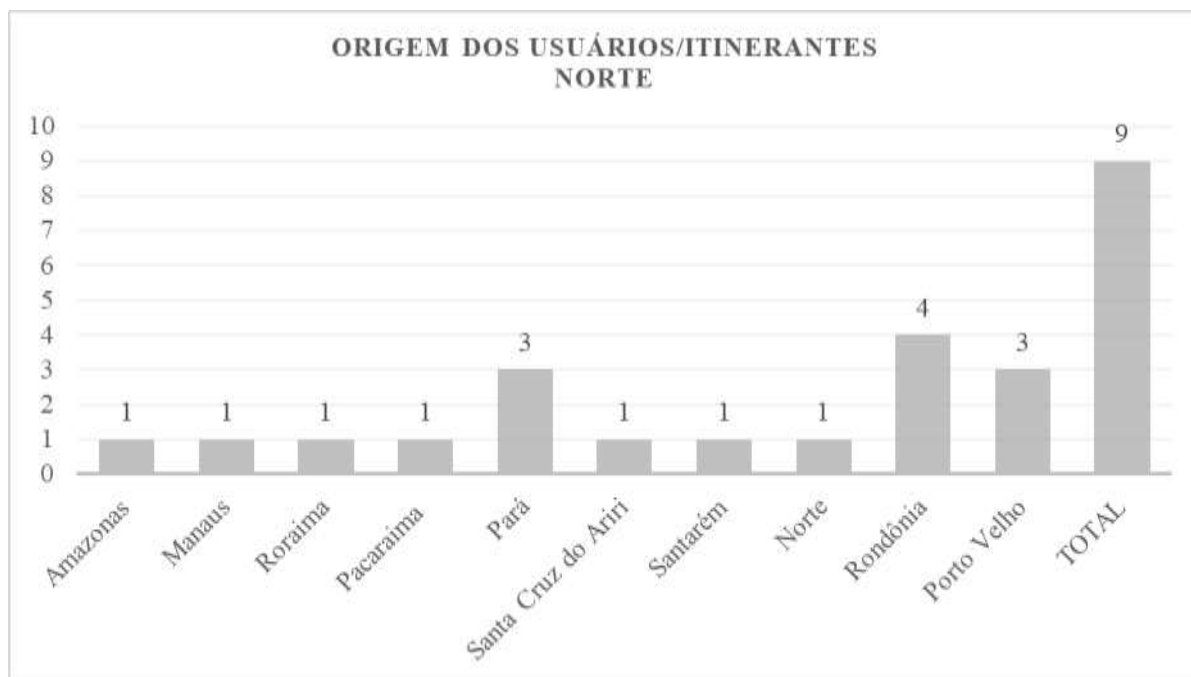


Gráfico 3d: Cidades e estados de origem dos usuários/itinerantes região Norte entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.

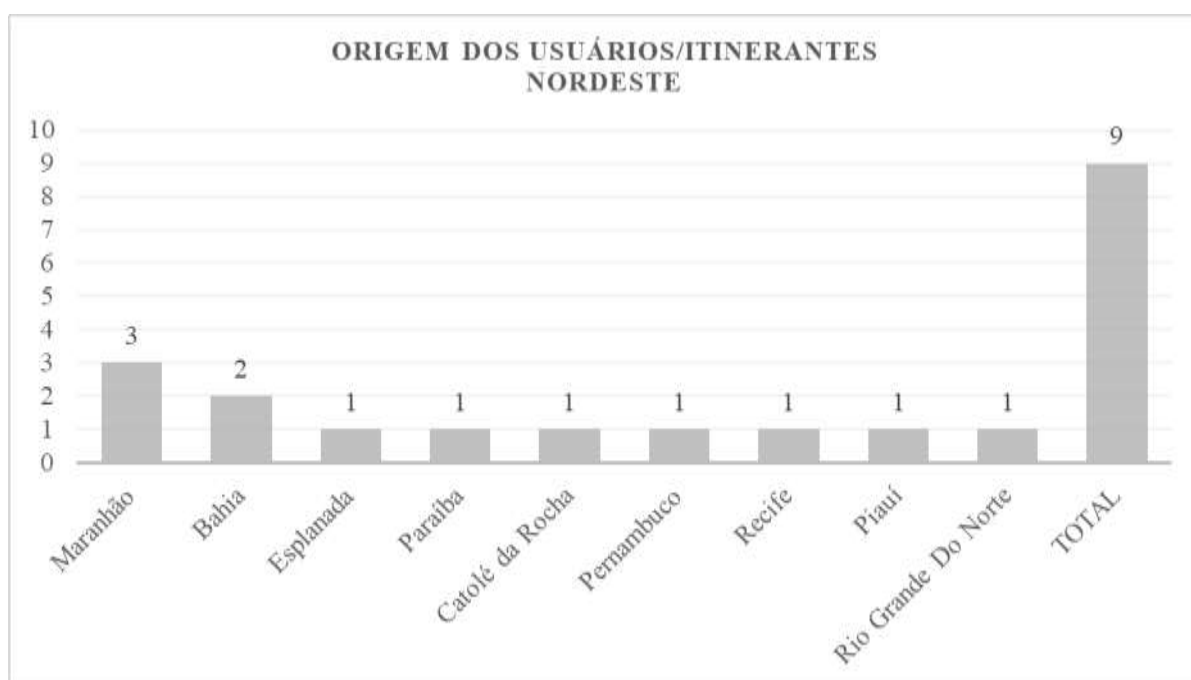


Gráfico 3e: Cidades e estados de origem dos usuários/itinerantes região Nordeste entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.

Ao analisarmos os gráficos acima, verificamos que as cidades de origem se concentram nas regiões Centro Oeste e Sudeste, com destaque para aquelas que estão próximas de Paranaíba e possuem ligação direta via rodovias e transporte coletivo. A oferta de

transporte rodoviário por ônibus, com linhas que cobrem grande extensão territorial e liga Paranaíba às capitais de Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Goiás e São Paulo, permite entender essa demanda de pessoas originadas dessas cidades.

As cidades do estado de Mato Grosso do Sul, concentra o maior número de pessoas que saem em direção a Paranaíba e a utiliza como um ponto de passagem, são via de regra, àquelas da região leste do estado (Aparecida do Taboado, Cassilândia, Chapadão do Sul, Inocência e Três Lagoas), por sua proximidade e pelo ônibus da empresa conveniada passar em todas elas. A cidade de Campo Grande apresenta um número significativo, por ser a capital e exercer centralidade para a maioria das cidades do estado. Dessa forma, mesmo pela distância há um fluxo importante de pessoas que transitam da capital em direção aos estados de São Paulo e Minas Gerais.

A cidade de Paranaíba se desponha como uma das que mais apresenta pessoas originárias, pela amplitude de demandas de atendimento do CREAS local; por ser o local da pesquisa; pela Unidade Assistencial atender usuários das demais políticas municipais como os egressos do sistema prisional; por alguns itinerantes acabarem estendendo sua estada na cidade e também pelos residentes, que necessitam se deslocar para outras cidades, recorrer aos serviços socioassistenciais, não possuírem recursos financeiros para arcar com a passagem.

O estado de São Paulo configura como o segundo, no que concerne à origem das pessoas, em trânsito para Paranaíba. O maior número é das cidades, que são atravessadas pela rodovia Euclides da Cunha (São José do Rio Preto, Votuporanga, Fernandópolis, Jales e Santa Fé do Sul), que liga os estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul, via ponte rodoferroviária, o que permite o deslocamento para as cidades do Leste sul-mato-grossense, sudoeste goiano e o estado de Mato Grosso.

A cidade de São Paulo e as que estão nas rodovias que ligam a São José do Rio Preto, também contribuem com o fluxo de pessoas em direção a Paranaíba, devido a terem muitas cidades pertencentes às regiões metropolitanas, pelo tecido urbano e de vias de transportes, pelo grande número de empresas de transporte rodoviário que fazem os itinerários entre elas em vários horários. Os itinerantes que se originam das outras cidades do estado, ou vão para esses pontos de ligação ou fazem o percurso de cidade em cidade até chegar às da divisa do estado de Mato Grosso do Sul, para enfim, desembarcar em Paranaíba.

No que concerne às cidades de origem do estado de Minas Gerais, estas estão alinhadas em duas rotas a partir da cidade de Iturama: uma de Uberlândia e as cidades do estado de Goiás e outra de Uberaba e as cidades do estado de São Paulo. É importante pontuar que Uberaba e Uberlândia fazem ligação com a capital do estado – Belo Horizonte. Para os

itinerantes chegarem a Paranaíba, via estado de Minas Gerais, necessitam primeiro, passarem por Iturama e posteriormente em Carneirinho, o que pode dar indícios dessas cidades concentrarem a origem da maior parte de pessoas em trânsito.

Os itinerantes que se originam do estado de Goiás, são em sua maioria, das cidades da região sudoeste, principalmente, das cidades de Jataí, Itajá, Rio Verde e Chapadão do Céu. Essa região é grande produtora de grãos, com lavouras extensivas e também com considerável atividade pecuarista. Um dos possíveis indicadores do volume de pessoas que saem dessas cidades, além dos já citados, é a proximidade entre essas cidades e Paranaíba, sua linha de ônibus e as atividades agropecuárias convergentes.

Brasília por sua localização, próximo a Goiânia, por exercer influência e centralidade na Região, além de ser o desaguadouro de pessoas vindas dos estados da região norte e nordeste, representa um importante ponto de ligação com as cidades goianas, mato-grossenses e sul-mato-grossenses, contribui para o processo de deslocamento de itinerantes para Paranaíba, mesmo que seja disponibilizando passagens para cidades próximas.

Já os itinerantes do estado de Mato Grosso, originam-se além da capital Cuiabá, das cidades de fronteiras agrícolas, com destaque especial para a cidade de Rondonópolis. Assim como as cidades do sudoeste goiano, as das fronteiras agrícolas mato-grossenses se organizam em torno da produção agroindustrial, que substituiu a atividade agropastoril em muitas delas (CUNHA, 2002). Outro ponto a se considerar também é a exploração de madeira no norte do estado, na região amazônica. As rotas para Paranaíba, via Mato Grosso, passam quase que invariavelmente por Rondonópolis, que se ramifica para Campo Grande-MS, Jataí-GO ou Costa Rica-MS.

No que concerne aos itinerantes, que vem do estado do Paraná para Paranaíba, estes são em sua maioria da região noroeste, por configurar uma rede urbana ampla de cidades pequenas e médias, o deslocamento se dá, principalmente, a partir das cidades de Londrina e Maringá. Essa região passou por uma intensa transformação da rede urbana e também no setor agroindustrial e industrial nas últimas décadas, assumindo papel importante no cenário do estado e na dinâmica de movimentos populacionais, devido à proximidade com o estado de São Paulo.

O baixo número de itinerantes vindos de outros estados, principalmente, os das regiões norte e nordeste, pode ser explicado pela distância entre elas e a cidade de Paranaíba, visto eles necessitarem desembarcar e embarcar em diversas cidades até chegar à cidade pesquisada. Acresce-se a isso, a localização da cidade e sua função na região: uma cidade pequena e com baixa área de abrangência, no que tange, às regiões de influência, mas que está

na confluência de três estados pode contribuir para o pouco número de pessoas que desembarcam no município para, em seguida, seguir em trânsito.

2.1.3 Destino dos itinerantes

A cidade de destino dos itinerantes, usuários dos serviços socioassistenciais, configura-se como um ponto importante a ser observado, quanto ao processo de deslocamento de um público com poucos recursos materiais e que sofre restrições no que se refere à liberdade de mobilidade. Sua itinerância necessita ser constantemente negociada, com os atores executores das políticas de assistência, com entidades religiosas, patronais, da sociedade civil organizada ou mesmo com os cidadãos.

A chegada ao destino, mesmo que esse seja temporário, é marcada por uma série de paragens decorrentes das fragmentações do caminho. O dinheiro ou passagem disponibilizado possibilita, apenas, deslocamentos curtos, levando o itinerante a recorrer várias vezes aos serviços socioassistenciais ou congêneres. Além da pequena distância, em vários casos, ocorre um processo de tangenciamento do deslocamento, ou seja, fazer os itinerantes percorrerem trajetos diferentes e mais custosos para chegar ao destino, aumentando em demasia, o tempo de viagem.

O grande número de cidades percorrida, durante o trajeto, para chegar ao destino e a política de concessão de passagem para cidades vizinhas contempladas pelas linhas de ônibus conveniadas, podem contribuir para entender o grande número de pessoas declarando como destino os municípios circunvizinhos a Paranaíba ou integrantes das linhas de ônibus intermunicipais e interestaduais.

Não podemos desconsiderar os profissionais da Unidade do CREAS, como propositores de direcionamento dos itinerantes para as cidades de destino, por estabelecer o trajeto do itinerante ou mesmo por assinalar no campo da cidade de destino a de concessão de passagem. Essas variáveis não deslegitimam a discussão, apenas reforçam a complexidade da construção e produção de deslocamentos pelos espaços intercidadinos de usuários dos serviços socioassistenciais.

O campo destino é um dos campos mais completos, com maior número de preenchimento pelos profissionais, compondo a quase totalidade dos cadastros preenchidos. Dessa forma, esse dado possui importância para os profissionais, pois eles retiraram o campo origem, mas deixaram este intocado em todas as versões. O que consta no preenchimento são as cidades de destino, mas para melhor visualização e organização, decidimos apresentar os

dados, também, por estado, região e/ou país, visto que havia pessoas com interesse de se deslocar para países sul-americanos. Dessa maneira, disponibilizamos dois gráficos: um contendo apenas as regiões e países; e outro subdividido em cinco partes, com as cidades, estados e países, com maior fluxo de pessoas.

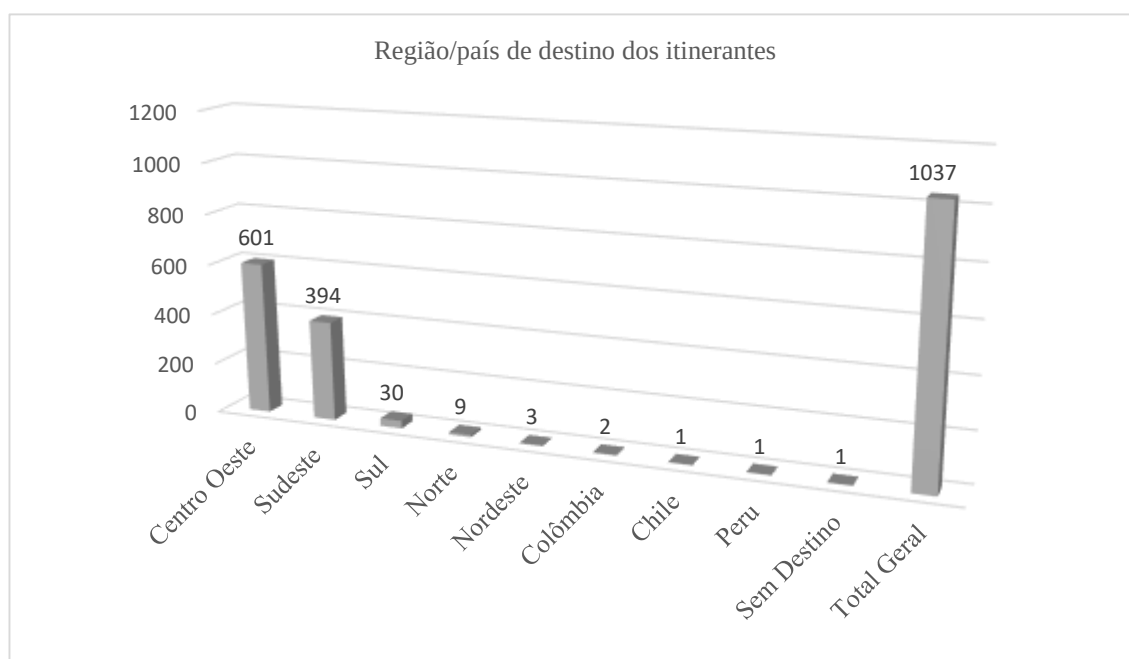


Gráfico 4: Região/país de destino dos itinerantes entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.

Com base na figura acima, podemos notar que o destino dos itinerantes, a partir de Paranaíba, se dá, em sua maioria, para a região Centro Oeste. Esse fato, vale a pena reforçar, está relacionado à localização da cidade, às suas ligações interurbanas, à disponibilidade dos meios de transporte de passageiros, à atividade econômica principal exercida nas cidades vizinhas e na região (com forte interesse pela agroindústria e, em algumas localidades, pelo extrativismo), podem contribuir para a dinâmica de deslocamento para as cidades dessa região.

A região Sudeste, por ter uma grande extensão territorial de divisa com a região Centro Oeste, pela complexidade e abrangência da rede urbana, pelo número de metrópoles e regiões metropolitanas, pela centralidade dos processos técnicos e informacionais, por possuir o monopólio dos meios de produção e do capital do país, pela amplitude da rede de serviços, também, é destino para um número significativo de itinerantes. Outro ponto importante são as várias vias de acesso, principalmente, ao estado de São Paulo, e o grande número de linhas de ônibus que se direcionam para a capital paulista.

O deslocamento de itinerantes para a região sul ocorre em menor quantidade, podendo ser um movimento de retorno das fronteiras agrícolas do Centro Oeste e Norte do país (CUNHA, 2002), direcionamento às cidades com intensa atividade agroindustrial, ou mesmo como mais um lugar a ser percorrido e explorado.

No que concerne à região Norte, o deslocamento dos itinerantes pode estar relacionado às recentes transformações socioespaciais ocorridas nas últimas décadas (CUNHA, 2002), como a abertura de novas fronteiras agrícolas, a criação de novas barragens, ao desmatamento de vastas áreas para pastagens e agricultura. Nessa região houve a criação de várias cidades nas últimas décadas, decorrente desse processo.

Para a região Nordeste houve um número ínfimo de pessoas que declaram ser este o destino. É possível inferir que a longa distância, entre Paranaíba e os estados dessa região, contribui para o pouco deslocamento dos itinerantes nesse sentido. No entanto, mesmo com esse quantitativo parco, não podemos afirmar que não haja maior número de pessoas que acaba indo para as cidades nordestinas, pois é próprio da itinerância o trânsito e a trajetividade.

É interessante notar a presença de itinerantes, que declaram ir para os países sul-americanos. Geralmente ocorre o movimento de retorno (mesmo que temporário) a algum desses países. Os itinerantes que declararam como destino os países sul-americanos eram, em sua maioria, artesões ou artistas de rua, estando em mobilidade constante, sendo Paranaíba apenas um ponto de passagem na sua trajetividade.

Mesmo sendo um caso único, singular, a presença do termo “sem destino” como destino, expressa a radicalidade do movimento sem destino certo. Guarda a provisoriedade das permanências e uma relação diversa, com os espaços e lugares, principalmente os citadinos, essa da leveza nas trocas e nas vivências, a efemeridade no uso e apropriação desses espaços e lugares. Ir “sem destino”, marca também a afirmação da pulsão de errância proposta por Maffesoli (2001), esta de sair a esmo, de errar e de conhecer o novo.



Gráfico 5a: Cidades e estados dos usuários/itinerantes: região Centro Oeste entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.

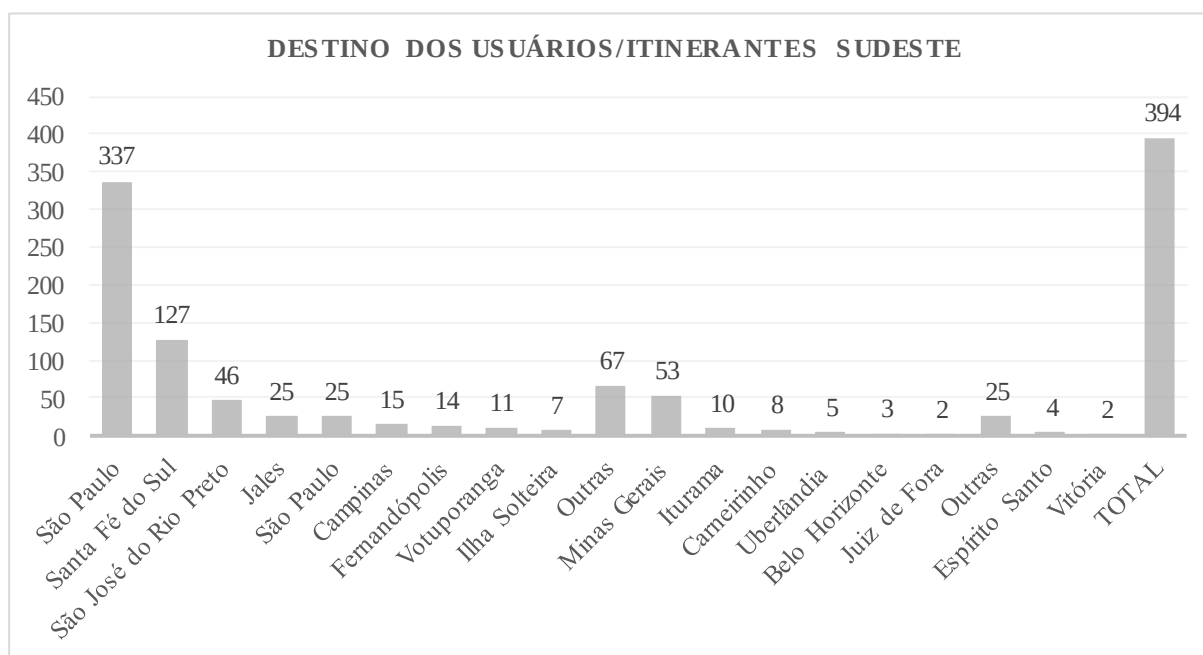


Gráfico 5b: Cidades e estados de destino dos usuários/itinerantes região Sudeste entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.



Gráfico 5c: Cidades e estados de destino dos usuários/itinerantes região Sul entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.

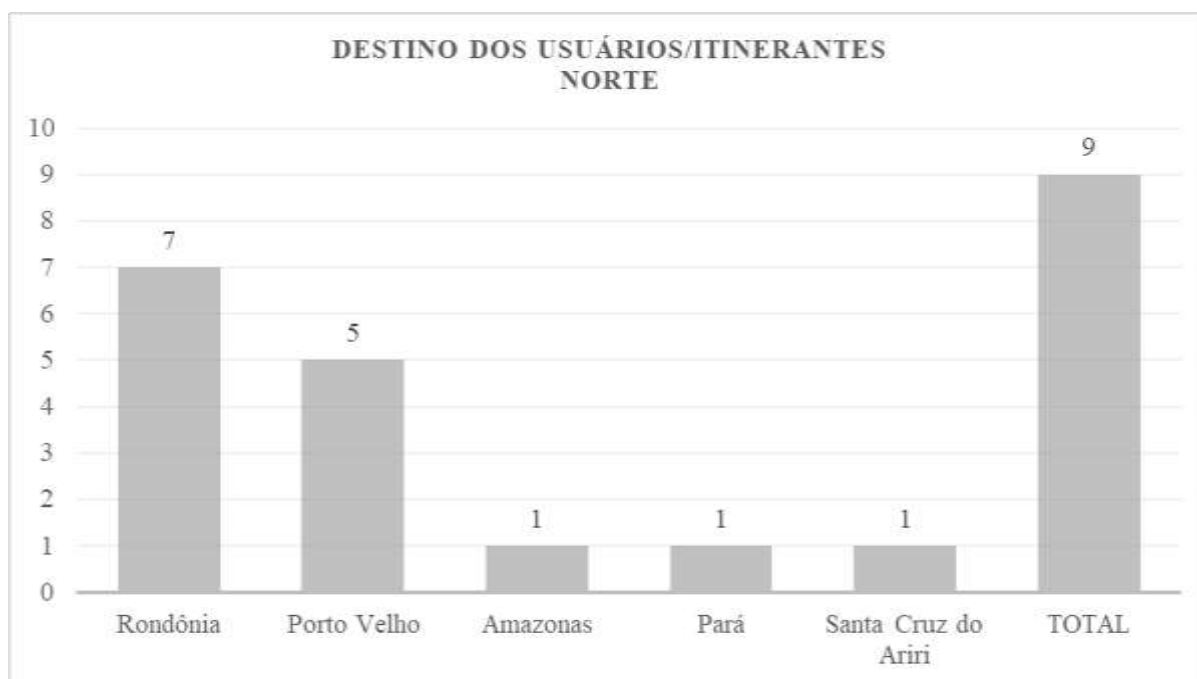


Gráfico 5d: Cidades e estados de destino dos usuários/itinerantes região Norte entre 2009 e 2016.

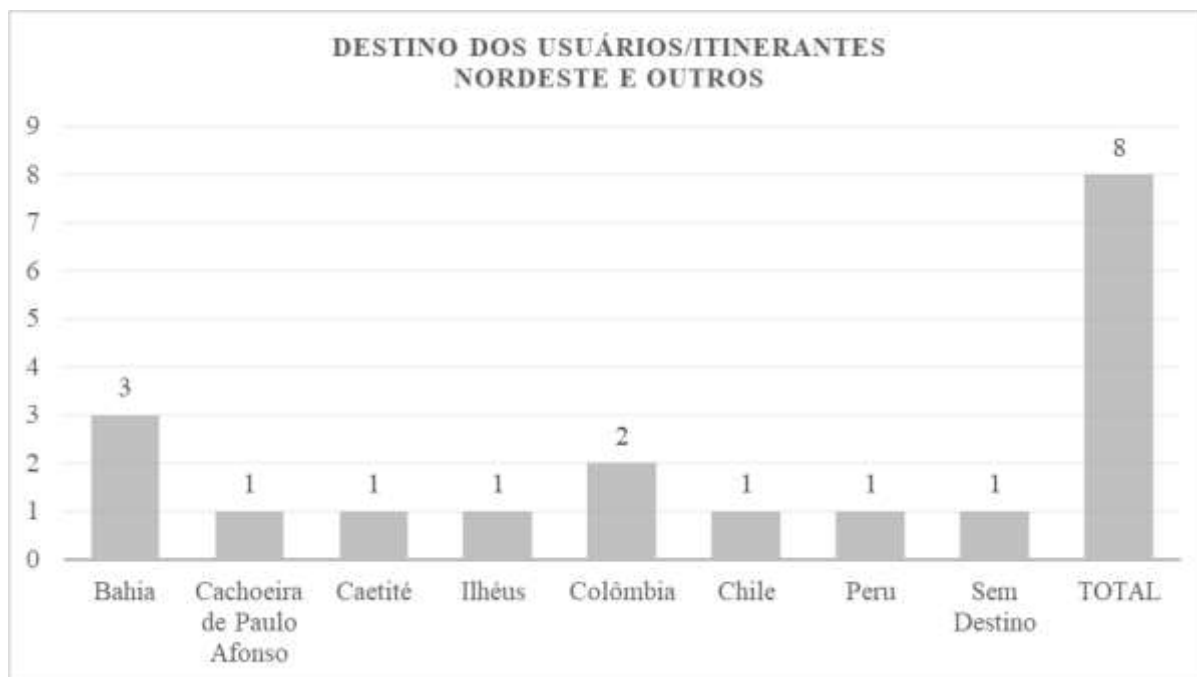


Gráfico 5e: Cidades, estados e países de destino dos usuários/itinerantes região Nordeste e outros entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.

No tocante aos estados e cidades com maior índice de destino dos itinerantes, seguem a dinâmica dos gráficos anteriores, com predominância de Mato Grosso do Sul e São Paulo e os municípios destes. Os outros estados com destaque pertencem à macrorregião Centro Sul: Goiás, Minas Gerais, Mato Grosso e Paraná. Em menor destaque aparece o Distrito Federal e o estado do Rio Grande do Sul.

O único estado fora desse eixo, com alguma representatividade, é Rondônia, por ser a última fronteira agrícola criada no país. Os estados do Norte e Nordeste são pouco mencionados, ou inexistentes, como destino dos itinerantes. É importante ressaltar, que nesse item, surgem demandas de deslocamento internacional de pessoas com o intuito de ir para os outros países sul-americanos, demonstrando que a itinerância não se restringe às fronteiras nacionais. Ela borra as marcações e demarcações (im)postas, podendo ser considerada como uma transgressão do instituído e uma afirmação da errância como postula Maffesoli (2001).

A destinação dos itinerantes no estado de Mato Grosso do Sul se dá em sua quase totalidade para as cidades vizinhas ou próximas (num raio de duzentos quilômetros) de Paranaíba. Os destaques são: Aparecida do Taboado por fazer divisa com o estado de São Paulo e ser rota para Três Lagoas (cidade com forte perfil industrial nas últimas décadas) e Cassilândia por fazer divisa com o Estado de Goiás e ser rota para as cidades de Chapadão do Sul e Costa Rica (cidades com forte perfil agrícola).

Inocência e Água Clara também recebe um número expressivo de itinerantes. O enfoque das cidades é ainda o extrativismo vegetal e a pecuária. O trabalho em carvoarias ocorreu com bastante notoriedade nos últimos anos, passando agora para a plantação de eucaliptos. Essas cidades estão na rota de Paranaíba para Campo Grande, sendo possível também, ser ponto de paragem dos itinerantes que se deslocavam para a capital do estado. A capital é outra cidade que recebeu um bom número de pessoas em trânsito, muito devido a sua centralidade na região.

O eixo Santa Fé do Sul, Jales, Fernandópolis, Votuporanga e São José do Rio Preto configura-se como o de maior relevância no recebimento de itinerantes no estado de São Paulo, por sua proximidade e, também, a partir dessas cidades, ser possível acessar outras do estado, desde as pequenas até as metrópoles, de orientação agroindustrial até as de concentração excessiva de indústria e serviços.

Campinas e São Paulo também têm destaque por serem metrópoles, possuem uma vasta rede de cidades interconectadas com suas ligações, via transporte terrestre rápidas e também, em um determinado período, a política de assistência do município disponibilizar passagem direta à essas cidades, mesmo elas estando a uma distância considerável e dispendendo valores acima dos gastos para encaminhamento para as cidades vizinhas.

A dinâmica de itinerância para o estado de Goiás concentra nas cidades da região sudoeste, com destaque para Rio Verde e Jataí. Essas duas cidades possuem centralidade na região e também forte presença da agroindústria, com extensas áreas de monoculturas, como milho e soja. Elas também ligam à capital (Goiânia) e a Brasília, podendo ser pontos de passagem para essas capitais. Caçu também aparece com algum destaque por passar por um processo de construção de barragens e por ser ponto de ligação com Jataí, Rio Verde e com as cidades do estado de Minas Gerais, no sentido de Uberlândia.

A cidade de Brasília, no Distrito Federal, mesmo estando a uma distância considerável de Paranaíba, foi considerada como ponto de chegada para alguns itinerantes, muito por ser uma das metrópoles nacionais e exercer forte centralidade para grande parte das cidades goianas e estados da região norte e nordeste. Ela pode contribuir como um eixo de conexão com os estados do norte e nordeste, principalmente, Tocantins e Bahia.

No que concerne ao processo de itinerância de Paranaíba para o estado de Minas Gerais, este se dá em direção ao triângulo mineiro, principalmente, para as cidades de Carneirinho, Iturama e Uberlândia. O ponto principal é pela proximidade das duas primeiras cidades com Paranaíba e por elas serem, ponto de ligação com Uberlândia e as cidades

goianas e do noroeste mineiro; com Uberaba e as cidades de São Paulo, Sul e Sudoeste mineiro, além da capital do estado.

Já quando se trata do processo de itinerância de Paranaíba para as cidades do estado de Mato Grosso, as que concentram a maior parte das pessoas em trânsito são: Cuiabá (capital do estado) e Rondonópolis (segunda maior cidade do estado). É importante frisar que Rondonópolis possui grande importância, por ser umas das primeiras fronteiras agrícolas estabelecidas no estado.

As outras cidades de destino também estão no circuito da agroindústria, ou possuem tendência à pecuária e à exploração de madeira. Cuiabá, como centro organizador da região, serve também como paragem no deslocamento dessas pessoas. Os deslocamentos para Rondônia seguem a mesma dinâmica descrita para as cidades do estado de Mato Grosso, acrescentando que nesse estado, houve construções de barragens nos últimos anos dessa década.

O deslocamento de itinerantes de Paranaíba para o estado do Paraná ocorre, preponderantemente, para as cidades do Noroeste, com destaque especial para Londrina e Maringá. Essa região, pela intensa migração nos anos cinquenta e sessenta do século vinte e criação da intrincada rede de cidades criadas, na campanha de colonização, a cada vinte quilômetros como centro abastecedor dos pequenos proprietários rurais produziu uma dinâmica particular para os deslocamentos populacionais (ENDLICH, 2009).

Inicialmente, a região contava com a cafeicultura como atividade principal, sofreu uma mudança significativa na atividade agrícola, transformando-se em grande produtora de grãos, criando cooperativas agroindustriais para lidar com a demanda de produção (ENDLICH, 2009) e também concentrando nas regiões metropolitanas de Londrina e Maringá um polo industrial, contribui para a movimentação de pessoas para essa região.

As cidades dos demais estados, por sua longa distância com Paranaíba, a pouca malha viária para ligar direto aos estados do Norte e Nordeste, os altos valores das passagens para essas regiões, acrescido da prática de disponibilização de passes para cidades vizinhas, juntamente, com o preenchimento, em alguns casos, do destino para os locais de concessão de passagens podem ser explicativos desse baixo número de itinerantes, que declaram estar em direção a esses lugares.

Um fato interessante é a presença de itinerantes passando pela cidade de Paranaíba com destino a alguns países sul-americanos como Colômbia, Peru e Chile. Mesmo pela distância entre os lugares e o longo trajeto a ser percorrido, há pessoas em trânsito de outras nacionalidades deslocando pelas cidades brasileiras e latino-americanas, utilizando os

serviços socioassistenciais e demais políticas, bem como, os recursos disponibilizados pela sociedade.

2.1.4 Motivo da viagem

Motivo da viagem é o título de um item do cadastro de população de rua. Nele, os profissionais preenchem as verbalizações dos usuários/itinerantes sobre as motivações que potencializaram o pedido de concessão de passagem no CREAS. Os motivos declarados são variados, desde acidente automobilístico, questões com a justiça, fazer a vida e até desilusão. No entanto, os destaques maiores são: o retorno para a família e a procura de trabalho/emprego.

O entendimento sobre o motivo da viagem pode ser divergente entre o profissional que preenche o cadastro e o itinerante. Para o primeiro, o motivo está vinculado mais ao propósito que justifica a ida a outra cidade e que seja condizente com os parâmetros da política de assistência social ou os seus próprios. Para o segundo, o motivo diz respeito mais aos processos subjetivos de produção de itinerância, do que propriamente à próxima cidade. Alinhar o propósito com os parâmetros da política de assistência social, pode ser uma estratégia de garantia de deslocamento.

Mesmo com essas considerações, decidimos manter o termo “motivo da viagem” no título desse item, por ser o que consta nos cadastros e também por ele apresentar uma panorâmica da proposta para entender, mesmo que em linhas gerais, sobre os propósitos verbalizados pelos usuários/itinerantes para a ida a alguma cidade ou para manter a continuidade do deslocamento.

Esse item está contido em todas as versões dos cadastros analisados e, como ocorre com os outros itens, não há o preenchimento na totalidade. Há muitos cadastros sem preenchimento, mesmo assim, é possível trabalhar com os dados disponíveis, pela sua variedade e amplitude, visto ser a amostra suficiente para compreendermos, em linhas gerais, os motivos declarados pelos usuários/itinerantes para se deslocarem pelas cidades brasileiras e sul-americanas.

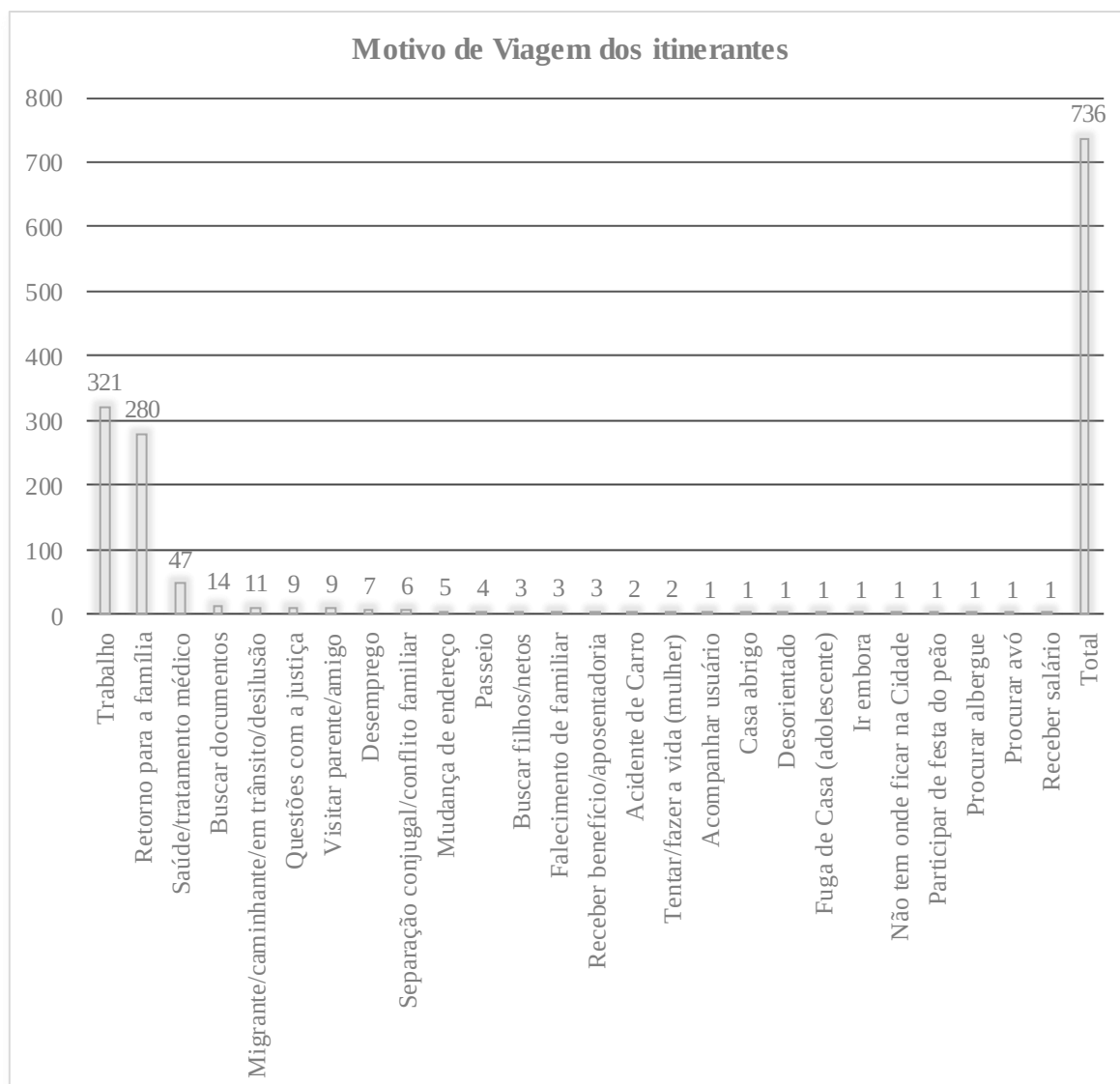


Gráfico 6: Motivo da viagem dos itinerantes entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.

Os motivos declarados são, em sua maioria, concernentes às questões relacionadas ao trabalho/desemprego, à família e amigos, às questões referentes à justiça, ao deslocamento ou a questões de ordem afetiva. Também aparece como motivadores para o deslocamento, acidente automobilístico, fazer a vida, procura de Casa Abrigo ou Albergue, fuga de casa entre outros. Abaixo, descreveremos esses processos utilizando, em alguns casos, conexões entre itens convergentes.

A procura por trabalho/emprego desponta como o motivo principal declarado pelos usuários/itinerantes que passaram pelo CREAS em busca de passagem para se deslocarem. Esta procura pode ser, tanto uma motivação real, como tentativa de inserir no mercado de trabalho da cidade de destino, ou como uma forma de mediação para concessão da passagem com a equipe da Unidade.

A busca de emprego como mediador para concessão de passagem, está relacionado com o forte impacto produzido, por essa expressão, sobre os profissionais da assistência social, engendrado pela centralidade do trabalho na organização da sociedade e da vida humana. É um dos referentes primordiais de sustentação do Estado e das políticas públicas, em especial da assistência social, e também como um dos eixos da construção da sedentarização.

No mesmo diapasão, aparece o desemprego como motivo do deslocamento dos itinerantes. Esse motivo poderia estar contido na “procura por emprego”, mas é possível que os profissionais, optaram por transcrever as verbalizações dos usuários/itinerantes. Também podemos considerar como hipótese, dos itinerantes diferenciarem procura de emprego de desemprego, visto não ser apenas, os desempregados que procuram emprego. Essa consideração, entra no campo da subjetividade dos itinerantes, não possibilitando afirmações e conclusões *a priori*, restando propor como possibilidade de motivação de deslocamento.

Compreendendo que a procura por emprego possui vínculo intrínseco com a situação de desemprego ou de fragilidade nas relações de trabalho, podendo ser um dos disparadores para a itinerância, juntamente, com as transformações técnicos-informacionais e da precarização do trabalho, podem produzir uma situação de desemprego permanente e um deslocamento contínuo de cidade em cidade, com o intuito de encontrar emprego temporário, geralmente, em áreas da agroindústria ou construção civil.

O retorno para a família aparece também como um forte motivador para o deslocamento dos usuários/itinerantes. Juntamente com a procura de trabalho, representam a quase totalidade das respostas presentes nos cadastros do CREAS. Retorno para a família também pode estar ligado ao termo “voltar para casa”. Eles apareceram nos cadastros de maneira conjugada, por esse motivo, optamos em manter apenas o termo retorno para a família.

Retornar à família ou para casa pode, também, consistir na mesma estratégia adotada para a busca de emprego, podendo ser tanto o motivo real, quanto um recurso para garantir o recebimento da passagem. Pode estar entrementes, entre uma via para conseguir o efetivo retorno, ou mesmo, garantir a continuidade da itinerância, por ser esse um poderoso artifício de viabilização de recursos. Um exemplo dessa configuração foi a adoção de prioridade de concessão de passagem, pela equipe do CREAS, às famílias e idosos.

A família é outro orientador do Estado, das políticas públicas e, em especial, da assistência social. Ela configura-se como o articulador, nas últimas décadas para o planejamento, a construção e intervenção para o fortalecimento dos vínculos fragilizados ou

rompidos. Garantir o fortalecimento da família torna-se o objetivo a ser alcançado pelas políticas, pois ela como outro elemento constituidor de sedentarização, pode contribuir para a força útil para a nação. Esse processo pode ser expresso na postura da assistência social do município, por um período de um ano, apenas liberar a passagem após entrar em contato com a família.

Outras verbalizações tangenciam a questão da família como “motivadores” do deslocamento dos usuários/itinerantes, tais como: visitar parente, buscar filho ou neto, falecimento de familiar e procurar pela avó. No entanto, não estão ligados ao retorno para a família ou para a casa, mas sim, o estabelecimento de contato com parentes para manutenção dos vínculos, ou mesmo, o reagrupamento familiar. Estas estratégias podem se alinhar ao estabelecido na política pública de assistência social de fortalecimento dos vínculos familiares, coadunando com o grande esforço institucional de priorizar a família como foco de atenção.

Em continuidade à questão da família, como motivador de deslocamento, há dois intimamente relacionados, assim, decidimos agrupá-los no mesmo item: a separação conjugal e o conflito familiar. Eles aparecem na Pesquisa Nacional de População de Rua (BRASIL, 2008) como um dos desencadeadores da ida de pessoas para a rua e para a itinerância. Mesmo não sendo um número expressivo, essas verbalizações, ajuda a entender a complexidade das questões subjetivas que envolvem o processo de itinerância.

As questões relacionadas à saúde representam um número razoável no que concerne ao motivo expresso de deslocamento dos usuários/itinerantes, neles aparecem consultas, exames, retornos ou até mesmo cirurgias como os fatores, que propulsionam as pessoas a recorrerem ao CREAS, para irem a outra cidade. As pessoas que recorrem à assistência social para ter acesso a demandas da saúde, são geralmente aquelas em situação de vulnerabilidade e sem referência sobre as políticas públicas.

A busca de documento também é um dos motivadores para o deslocamento pelos usuários/itinerantes. Ela pode ser configurar como uma estratégia para conseguir passagem, se for apresentado, no momento da solicitação, o boletim de ocorrência ou comprovante de requerimento de documentação. O argumento da busca de documento pode representar, para a equipe, a busca de inserção no processo de cidadania.

Outro fato que pode colaborar é ser o documento imprescindível para o acesso aos benefícios sociais e também para as viagens pelo país, além de ser um identificador das pessoas que recorrem aos serviços, principalmente, os que possuem foto, sendo o boletim de ocorrência apenas um documento provisório e alternativo para os deslocamentos.

As questões com a justiça abarcam várias proposições, desde se apresentar ao juiz, cumprir albergue, saída da prisão, entre outros. Aqui a solicitação está mais vinculada à “urgência” e a necessidade de cumprir os prazos determinados pelos agentes do judiciário, os quais, o usuário/itinerante deverá seguir, sob risco de desobediência, o que pode acarretar em prisão. Essa demanda torna-se uma forte estratégia de mediação, no que concerne à concessão de passagem, devido ao grande apelo de autoridade que o judiciário traz.

Dentro de um amplo leque de temas que de maneira direta ou indireta produzem ou são próprios da itinerância: migrante; caminhante; em trânsito; tentar/fazer a vida; ir embora; procurar albergue; passeio; desorientado; desilusão e não ter onde ficar na cidade. Os usuários/itinerantes que declaram esses motivos para seus deslocamentos são bastante heterogêneos, mas guardam a mobilidade constante como fator em comum, de ir até a próxima parada, para em seguida, retomá-la.

Exercer a itinerância, por meio da concessão de passagem disponibilizada pela política de assistência social, não é tarefa simples, visto existir uma série de contingências que podem contribuir ou dificultar essa concessão, tais como a disponibilidade de recursos, o perfil do itinerante, o período do ano e, não menos, importante o motivo declarado.

É interessante notar, também, verbalizações não tão usuais para solicitação de passagens, como participação em festa de peão, receber aposentadoria ou salário, acidente automobilístico, mudança de endereço, fuga de casa, acompanhar usuário dos serviços socioassistenciais, ir para casa abrigo, demonstra a plêiade de pessoas que procuram atendimento no CREAS do município.

Nem todos são atendidos em suas demandas, principalmente, quando elas não configuram como prioritárias pela equipe da Unidade ou pela Secretaria. Restando conseguir passagem por outros meios: achacando, solicitando na paróquia local ou permanecer andando pela cidade, até o ministério público requerer a concessão de passagem para o êxodo para outras cidades.

2.1.5 Profissão

A profissionalização na contemporaneidade possui uma amplitude de especialidades, muito devido às crescentes transformações técnicas, tecnológicas, históricas, sociais, capitalísticas, etc. Há um amalgama e também sobreposições entre as profissões tradicionais, seculares, com as emergentes, fruto da intensa aceleração dos meios de produção e consumo nas últimas décadas. Algumas permanecem, outras são criadas, sofrem mudanças ou deixam

de existir devido às exigências técnico-sociais e de mercado, num processo dinâmico das formas de trabalho para atender as demandas de cada tempo.

As profissões ligadas ao campo sofreram intensa transformação no modo de lidar com o solo e com a natureza devido à entrada e ampliação da mecanização, levando o homem a dominar novas ferramentas cada vez mais complexas para a produção de alimentos e de extrativismo de matérias primas para a indústria de transformação. Nessa linha também estão as profissões ligadas ao setor de construção, necessitando ressignificar a relação homem-máquina, juntamente com novos projetos arquitetônicos e de engenharia.

Na contemporaneidade, também, surgiram uma gama de profissões novas ligadas à rede de serviços cada vez mais abrangente e especializada para dar conta das exigências materiais e subjetivas da sociedade, em grande medida produzida pelo aumento do consumo dos mais diversos produtos e serviços, criados pelo modo capitalístico de consumo engendrando necessidades constantemente.

O aumento do nível educacional da população brasileira é outro processo que buscou dar conta da inserção no mercado de trabalho, mediante formação de mão de obra especializada, para atender as demandas produzidas pela crescente complexidade e especialização das profissões, com vistas a garantir a entrada do país no circuito de crescimento e desenvolvimento técnico, tecnológico, informacional e social.

O modelo de ensino adotado no país, de caráter mais reprodutivista e excludente que emancipatório, atrelado ao grande número de evasão, repetência, desistência, defasagem entre a idade do aluno e a idade de ingresso na escola entre outras, juntamente com as tentativas de aceleração da alfabetização de jovens e adultos, como medidas paliativas para a escolarização dos “excluídos”, não conseguiu modificar, significativamente, o panorama da qualificação profissional de boa parcela da população.

Acresce também a grande dificuldade em superar o modelo piramidal dos níveis de formação acadêmica, com concentração maior nos níveis inferiores da pirâmide, estando na base, geralmente, pobres e não brancos, juntamente com questões referentes ao acesso e processo educativo deficitário, bem como, a política de Estado para a Educação podem contribuir, em certa medida, com a precarização do trabalho.

A precarização do trabalho também possui relação com as políticas de Estado, frente às crises econômicas, com interesses do mercado, com as modificações das legislações trabalhistas, com as condições e relações de trabalho, com as vulnerabilidades decorrentes do valor do salário frente à capacidade de consumir os bens de primeira necessidade, entre outros, além do crescente fosso entre os ganhos daqueles com baixa especialização e os dos

com alto grau de especialização, são algumas linhas que tencionam a manutenção das relações de trabalho não emancipadoras.

As pessoas que sofrem, em maior medida, com a precarização no trabalho são aquelas que exercem profissões com pouca qualificação, conforme exigências do mercado, se submetendo a condições de trabalho muitas vezes precárias, insalubres, perigosas e com baixa remuneração. São aquelas que estão, em grande medida, em situação de pobreza, necessitando se deslocar constantemente na busca de melhores condições de trabalho, ou para conseguir trabalho, mesmo que temporário. As profissões, conforme verificado no gráfico abaixo são, em sua maioria, aquelas que relacionadas aos trabalhos manuais, baixa remuneração, com alta rotatividade e, em muitos casos, seguindo a dinâmica da sazonalidade.

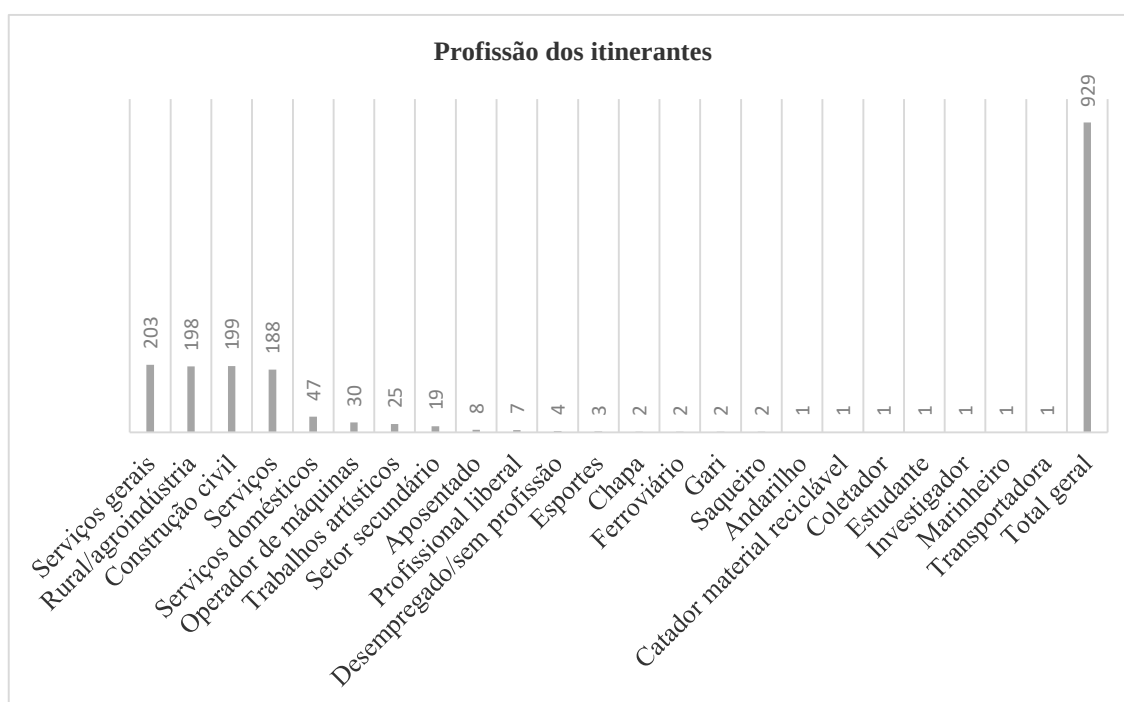


Gráfico 7: Profissão dos itinerantes entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.

As profissões mais comuns são as relacionadas ao campo e à agroindústria, à construção civil e ao setor de serviços. Cabe ressaltar a presença dos trabalhos artísticos, artesões, malabares e outros; os serviços domésticos como “do lar” e “doméstica”; motoristas e operadores de máquinas. Considera-se, também, a categoria serviços, garis, faxineiros, etc., assim como pessoas que se declaram desempregadas. Há, também, pessoas com profissões que exigem nível superior, que utilizam os serviços socioassistenciais para se deslocarem.

Os usuários/itinerantes que declararam como profissão serviços gerais representaram o maior índice dentre todas as descritas nos cadastros. Trabalhar, como serviços gerais, é estar sujeito a realizar uma série de tarefas e serviços, geralmente, perigosos, insalubres ou renegados pelos demais. Essas pessoas são conhecidas por alguns conotativos como “pau para toda obra”, “faz tudo”, “topa qualquer parada”, etc., realizando atividades diversas sem uso de protetores e se expondo aos riscos de acidentes aumentando, dessa maneira, sua vulnerabilidade.

Realizar uma série de serviços, talvez seja uma das alternativas mais viáveis dos itinerantes, mesmo com todos os riscos, para poderem permanecer em suas andanças, pois a probabilidade de conseguir trabalhos breves ou temporários, nas cidades que aportam, pode aumentar, quando se amplia o leque de atividades possíveis de ofertar com sua força de trabalho.

A pluralidade de atividades exercidas não é garantia de acesso ao trabalho, visto que estas são preponderantemente manuais, além da dificuldade de inserção no circuito de empregos volantes das cidades que desembarcam, pois esses serviços são realizáveis por uma quantidade representativa de pessoas em todas as cidades, podendo torná-las mais vulneráveis nas negociações, sobretudo no que tange a exploração.

Outro número significativo de usuários/itinerantes declarou exercer atividades relacionadas com o meio rural e com a agroindústria. São caseiros, trabalhadores braçais, vaqueiros, retireiros, carvoeiros, tratoristas, saqueiros, entre outros, que buscam trabalho, geralmente temporários, de transformação da natureza como desmatamento, preparação de pastagens, produção de carvão vegetal ou mesmo participação nas colheitas de grãos.

As atividades campestres são os eixos orientadores da procura de empregos e as cidades escolhidas, em grande medida, são aquelas com forte vinculação com a pecuária, com o extrativismo ou com atividades agroindustriais. Eles também estão em situação de vulnerabilidade, pelos mesmos motivos elencados para as pessoas que fazem serviços diversos, pois enfrentam uma série de contratempos desde a falta de referências pessoais até a precarização do trabalho e das habitações.

As profissões ligadas à construção civil, composta, principalmente, por pedreiros, serventes de pedreiro, pintores, eletricitas e carpinteiros, também conta com número significativo de pessoas atendidas e cadastradas pelo CREAS. Geralmente estão em situação similar ao descrito para as pessoas declarantes de profissões ligadas ao campo e serviços gerais, em situação de precarização do trabalho e vulneráveis em relação aos empregadores. Realizando trabalhos temporários, os chamados bicos, e em condições precárias.

A construção civil é um dos ramos com mais postos de trabalho no país e também com baixa exigência de qualificação e escolaridade para o ingresso do interessado. Na maioria das cidades não existem cursos direcionados a construção civil, ficando o aprendizado a cargo das pessoas com maior experiência. As pessoas, em grande medida, acabam indo para essas profissões pela dificuldade de ingresso em outros setores da economia, ou mesmo pela baixa variedade de profissões disponíveis, principalmente em pequenas cidades.

O setor de serviços é outro campo com grande número de pessoas cujas profissões são declaradas no atendimento para a concessão de passagem. As mais comuns, dentre uma vasta lista são borracheiros, cozinheiros (as), funileiros, garçons, jardineiros, marceneiros, motoristas, padeiros, serralheiros, vendedores, vigilantes. Elas vão do ramo da alimentação, passando para o setor automobilístico, móveis e ferragens, transportes até embelezamento.

O grande número de profissões componentes do setor de serviços presente nos cadastros coaduna com a crescente amplidão dos campos de atuação, forjadas na sociedade contemporânea para atender as necessidades de consumo criadas pelo mercado, cada vez mais complexas, produzidas pelo modo capitalista em tempos de espetacularização e de vazios materiais e existenciais.

Algumas são exercidas para atender as necessidades básicas da população e para a manutenção da vida. Estas são também as mais tradicionais, abarcando boa parcela de pessoas com baixa instrução e qualificação e, em muitos casos, sem garantias trabalhistas apresentando fragilidades de manutenção de vínculos empregatícios, aumentando o grau de rotatividade e de informalidade. Em muitos casos, prestar os serviços vistos como essenciais, pode ser a alternativa para as pessoas itinerantes para conseguir a subsistência durante seu trajeto.

As profissões ligadas ao âmbito doméstico possuem certa representatividade dentre as pessoas atendidas, com o intuito de requerer passagem. Todas as declarantes foram mulheres e as profissões de empregada doméstica, com dezoito citações e do lar, com vinte e três são as que predominam nessa categoria.

A situação da mulher, como trabalhadora no âmbito doméstico, possui contornos de precariedade e de instabilidade, quanto às garantias legais e econômicas, além das consequências sociais referentes às imposições sobre as relações de gênero concernentes ao ingresso nas profissões e outras atividades, dos espaços disponíveis e disponibilizados ao exercício da cidadania.

A casa como espaço de circunscrição da mulher e a rua como o espaço do homem está ainda arraigado no imaginário brasileiro, conforme aponta Da Matta (1997), como fatores a

serem considerados quando das discussões sobre a divisão social do trabalho. É ainda uma justificativa para tentar reforçar a dicotomia do sedentarismo forçado da mulher e do nomadismo do homem. No entanto, verificar um número significativo de mulheres em situação de itinerância, abandonando por assim dizer, o sedentarismo traz luz para discutir e romper com tais posições dicotômicas concernentes a mobilidade e gênero.

Há uma profissão – operador de máquinas – com grande margem de possibilidades, no que diz respeito, aos espaços de atuação, podendo estar no ramo da construção civil, terraplanagens, em empresas ou na indústria. O grande número de pessoas afirmando possuir essa profissão é um indicativo das dificuldades em se conseguir ou manter um emprego nessa área. É possível também ponderar os deslocamentos para cidades com forte presença de oferta de empregos na agroindústria, como um indicativo do movimento dessas pessoas na região.

No quesito trabalhos artísticos estão incluídos os artistas de rua, malabares, artesãos, malucos de BR, considerados pelos cidadãos como hippies, entre outros. São pessoas produzindo artefatos de madeira, penas de aves ou de metal, vendendo com valores acessíveis ou exercendo atividades em semáforos para conseguir dinheiro para alimentação e hospedagem, quando necessário.

Esse público se aproxima das pessoas em situação de rua e trecheiros aos olhos dos profissionais de assistência social, principalmente, quanto aos seus modos de vida e quando se trata da temática busca por emprego. Há uma tendência a considerar essas pessoas como inimpregáveis no mercado formal, mesmo temporário, restando-lhes a informalidade permanente. Às vezes, essa atividade é considerada como não trabalho, mas uma estratégia para prosseguir a itinerância.

No item setor secundário, estão aqueles com profissões relacionadas ao ramo da transformação. São auxiliares de produção, fundidores, incinerador, magarefe, metalúrgico, soldadores, etc., são pessoas ejetadas das indústrias, estando agora vagando à procura de ocupações e com poucas esperanças de conseguirem retornar aos seus ramos de atuação, necessitando buscar alternativas, ou mesmo, abandonando o trabalho e constituindo-se como sujeito trajetivo.

Outro item é o denominado de profissionais liberais, nele abarca pessoas com profissão cuja exigência é o curso superior como contador, professor, químico, veterinário. São pessoas, dentro do imaginário coletivo, com maiores probabilidades de êxito no emprego e com chances remotas de desemprego e de recorrerem aos benefícios assistenciais. Estão também em situação de itinerância e, via de regra à procura de ocupação, como os demais, temporárias e sofrendo as mesmas dificuldades.

Há também pessoas declarando serem aposentadas, desempregadas, sem profissão, andarilhos entre outros recorrendo aos serviços do CREAS, para se deslocarem pelas cidades. O leque de profissões é bem amplo e o motivo aceito para conseguirem os recursos da Unidade é estarem em situação de vulnerabilidade. No caso, sem recursos financeiros e materiais para prosseguirem viagem por conta própria, necessitando assim, de atendimento.

É importante pontuar que o item profissão no cadastro não é quesito de concessão ou recusa de passagem, ele é mais para traçar um perfil do público atendido na Unidade. A concessão da passagem se dá mais pelos motivos declarados pelos usuários/itinerantes, que pelo tempo de permanência na cidade, pelos locais utilizados e pelo comportamento em relação aos cidadãos.

2.1.6 Naturalidade dos itinerantes

A naturalidade dos usuários/itinerantes é outro campo a apresentar uma noção geral sobre os fluxos de deslocamento ocorridos no país, nas últimas décadas. Ele mostra uma dinâmica de maior movimento de pessoas nascidas em áreas com maior taxa de urbanização e rede urbana mais diversificada, maior complexidade na estrutura viária e na organização econômica, além de maior densidade populacional.

Ao considerar a naturalidade como um aspecto da pesquisa, é necessário ponderar sobre a impossibilidade de relacionar diretamente o local de nascimento com os deslocamentos, pois o usuário/itinerante não desloca diretamente do município de nascimento para outra cidade, fixando-se nela. O mais comum é um deslocamento em várias etapas, com idas e vindas a várias cidades e estados. A naturalidade serve mais como referência do lugar vivido durante certo tempo, um marcador do espaço inicial em relação aos outros percorridos.

O campo naturalidade foi preenchido, praticamente, em sua totalidade, apenas os cadastros que possuíam somente o nome do usuário/itinerante ou preenchidos parcialmente não continham esse item. No entanto, em alguns cadastros era difícil entender o nome do município, dificultando a inclusão deste no estado correspondente. Quando tal fato ocorria, o pesquisador procurava se havia cópia de documento de identidade anexado para confrontar com o anotado no cadastro. Em poucos cadastros foi impossível entender o nome do município descrito, desta forma desconsideramos os nomes ilegíveis.



Gráfico 8: Naturalidade dos itinerantes por região/país entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.

A naturalidade das pessoas em deslocamento é, em grande medida, da mesorregião Centro-Sul, compreendendo aproximadamente 85% do total dos cadastros. Nela se concentra a maior parcela da população residente no país e também o maior número de cidades com aproximadamente 3400 e também com a maior concentração de regiões metropolitanas. Nessa mesorregião há uma forte concentração de capital e de detenção de articulação dos meios de transportes.

A região sudeste, dentro dessa mesorregião, destaca-se no tocante à concentração de capital e articulação dos meios de transporte, exercendo papel centralizador, tanto do transporte terrestre, quanto aéreo, havendo também a maior capilaridade de relações inter-regionais e intermunicipais. O deslocamento via transporte terrestre, possui maior fluxo e intensidade, muito devido à proximidade e quantidade de cidades, bem como, as articulações rodoviárias entre elas.

Essas ponderações podem dar suporte para entender o maior número de pessoas nascidas nos estados dessa região, com destaque para São Paulo e Minas Gerais, deslocando-se em direção ao município de Paranaíba. Outro fator importante a ser considerado, diz respeito à localização da cidade pesquisada: fazer divisa, com os dois estados citados acima, estar subordinado à região de influência da Cidade de São Paulo e manter relações constante com cidades dessa região de influência.

A naturalidade das pessoas, em estados da região Centro Oeste, apresenta certo destaque, liderado por Mato Grosso do Sul. Esse fato é compreensível, se considerarmos a localização da cidade pesquisada: leste do estado. Os outros dois estados e o Distrito Federal contribuem com menor destaque para o quantitativo de pessoas em deslocamento e/ou situação de itinerância nascidas nesses lugares.

A região Centro Oeste se destacou, inicialmente, como uma área de povoação para garantir o avanço populacional em direção às fronteiras do país. Nas décadas de 1950 e 1960 como uma estratégia de povoamento do planalto central e nas décadas seguintes, como fronteiras agrícolas. Nesse século o processo de industrialização na região ganhou destaque, modificando um pouco o panorama agropecuário da região.

Por fim a região sul apresenta o menor índice da mesorregião de pessoas nascidas nessa região em deslocamento e/ou situação de itinerância. O estado com maior destaque é o Paraná, com a quase totalidade das pessoas, seguido pelo estado do Rio Grande do Sul. Santa Catarina aparece com número insignificante no tocante à naturalidade.

A região Sul apresentou nas últimas décadas do século XX uma tendência de saída de pessoas em direção às fronteiras agrícolas da região Centro Oeste, inicialmente, para o estado de Mato Grosso do Sul, seguindo posteriormente para Mato Grosso e, nesse século, para a Região Norte, no estado de Rondônia.

A região nordeste apresenta também número interessante de naturais com aproximadamente 14% das pessoas cadastradas no CREAS de Paranaíba. O Nordeste, tradicionalmente, é conhecido como uma região de saída, de êxodo. A maioria dos estados apresenta histórico de fluxo deficitário, em relação a estados dentro da própria região, quanto em relação a outras regiões. O destaque do êxodo é em direção aos estados da Região Sudeste, principalmente São Paulo.

Já a região norte possui número inexpressivo de pessoas em trânsito, nascidos nessa área. Os estados com maior quantitativo são Rondônia e Pará, com menor quantitativo são Tocantins e Amapá. A região norte foi a última a sofrer os deslocamentos em função da abertura das fronteiras agrícolas, principalmente, no sul do estado do Pará e do Estado de Rondônia.

Outro ponto a se considerar é o aumento da infraestrutura, considerada ainda incipiente, como fator para o deslocamento e aumento do número de habitantes na região. Estes podem ser fatores contributos para pensar o baixíssimo quantitativo vindos dos estados dessa região.

Há também fluxo populacional internacional, de nascidos, em países tanto na América do Sul, na Europa ou na África e se deslocando pelas cidades brasileiras ou em movimento de retorno aos países sul-americanos. Os itinerantes, em sua maioria, são oriundos dos países da América do Sul, principalmente, da Colômbia e Argentina. A seguir passaremos a tratar da naturalidade dos usuários/itinerantes por estado.



Gráfico 9: Naturalidade dos itinerantes por estado/país entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.

No que concerne aos estados, chama a atenção os estados de São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso do Sul, Paraná e, na região Nordeste os estados da Bahia e de Alagoas. Essa perspectiva não é a única, pois o local da pesquisa pode direcionar os dados para um determinado viés, dependendo da cidade e estado em que ela for realizada. Se realizássemos essa pesquisa numa cidade do estado do Rio de Janeiro, do Rio Grande do Sul, da Bahia, de Roraima, os dados sobre a naturalidade, sobre origem e destino, assim como os outros dados seriam de outra ordem.

É imprescindível, nesse sentido, marcar o local da pesquisa como um eixo de direcionamento dos dados e, por conseguinte, de construção de propostas teóricas. Mesmo

com essas considerações é pertinente observar a plausibilidade, em termos qualitativos de estudo sobre a itinerância a partir de determinada cidade, tendo a categoria naturalidade, aspecto considerável, como eixo, tensionante de pesquisa. Descreveremos a seguir sobre a naturalidade por estado.

O estado de São Paulo se apresenta como o de maior compute, no campo naturalidade, dentro dos cadastros pesquisados no CREAS. A preponderância desse estado, pode estar relacionada a alguns fatores, como centralidade na região de referência, ser o estado mais populoso do país, fazer divisa com o estado de Mato Grosso do Sul, possuir uma frequência significativa de transporte interurbano e interestadual saindo de São Paulo em direção aos estados do Centro Oeste, dentre outros.

Dentro do estado de São Paulo algumas cidades se destacam pelo quantitativo de naturais, em deslocamento, atendidos pelo CREAS. São em ordem decrescente: São Paulo (44); São José do Rio Preto (16); Jales (15); Araçatuba (12); Fernandópolis (11); Santa Fé do Sul (10); Andradina (09); Campinas (08); Barretos, Bauru, Pereira Barreto, Santo André, Tanabi (07).

A maioria das cidades está no trajeto das rodovias Bandeirantes, Washington Luiz e Euclides da Cunha, ligando estas cidades a Aparecida do Taboado e, por conseguinte, a Paranaíba. Há também várias empresas e horários de ônibus entre São Paulo e São José do Rio Preto. São José do Rio Preto exerce grande centralidade na região e orientador dos processos de deslocamento para as cidades do noroeste paulista e parte do bolsão sul-mato-grossense.

Minas Gerais é o segundo estado em número de naturais, em deslocamento, atendidos pelo CREAS. Esse estado, historicamente, foi provedor de migrantes para o estado de São Paulo, principalmente, para as fazendas de café (GRAHAM e HOLANDA FILHO, 1984). Houve também movimentos em direção ao estado de Mato Grosso do Sul e Goiás, muito devido, a sua proximidade entre os estados, além da centralidade pecuarista e agroindustrial, presente em várias cidades nessa região.

As cidades com maiores índices em ordem decrescente são Iturama (13); Belo Horizonte (09); Uberaba (07) e Juiz de Fora (06). É importante frisar a representatividade de cidades do triângulo mineiro no compute geral. Essa região faz divisa com Paranaíba e é rota principal de entrada para o leste do estado de Mato Grosso do Sul.

Rio de Janeiro e Espírito Santo representam os menores índices dentre os estados da região sudeste, no tocante a naturalidade das pessoas itinerantes. Mesmo sendo mais distante, necessitando percorrer alguns estados para chegar a Paranaíba, o deslocamento não deixa de

existir. Esse deslocamento, em grande medida, não ocorre de maneira direta entre um lugar e outro. Ele percorre vários, com idas e vindas, mudança de roteiros e itinerários.

O estado de Mato Grosso do Sul aparece como o terceiro, com maior número de naturais atendido pelo CREAS. Esse número é composto, em grande medida, por pessoas nascidas em cidades do leste do estado, fronteira dos estados de Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais e São Paulo. As cidades com maiores índices em ordem decrescente são Paranaíba (33); Três Lagoas (24); Campo Grande (16); Aparecida do Taboado (11).

Paranaíba se destaca, principalmente, por ser a cidade onde foi realizada a pesquisa e o CREAS, por conceder passagem não apenas para itinerantes vindos de outras localidades. Havia pessoas nascidas na cidade contempladas, com passagens para realizar viagens com fins variados como acompanhar usuário da política de assistência do município, falecimento de parentes, entre outros. Houve também casos de pessoas nascidas na cidade e que haviam se mudado, fazendo o movimento de retorno, mas sem sucesso e recorria ao CREAS para se deslocar novamente.

Outro ponto a se considerar é o deslocamento intra-estadual, principalmente, entre as cidades da costa leste. Alguns fatores explicativos desse processo pode ser a proximidade das cidades, as atividades socioeconômicas próximas, a disponibilidade de meios de transporte coletivos, bem como, a possibilidade de oferta de emprego, principalmente no extrativismo, na pecuária e na agroindústria.

Um desses estados limítrofes, Goiás, dentro do Centro Oeste, é o segundo em termos de naturais em deslocamento a recorrerem ao CREAS, para solicitação de passagens. As cidades com maior número em ordem decrescente são Jataí (05); Rio Verde (04); Goiânia e Itumbiara (03). Destacam-se no quantitativo os naturais das cidades do sudoeste goiano, região eminentemente de perfil agropastoril e agroindustrial e pecuarista, muito próximo de Paranaíba. Essas cidades também possuem ligação, via transporte interurbano com a capital do estado, com a região metropolitana de Uberlândia e com a região leste de Mato Grosso do Sul.

Mato Grosso, no Centro Oeste, é o estado com menor índice de naturais a passarem pelo CREAS, solicitando passagem. A cidade a se destacar nesse quesito é Cuiabá (07). Esse número pode estar ligado ao movimento de deslocamento maior da capital, por sua centralidade dentro do estado e também por possuir maior população. Outro ponto a ser considerado nesse processo, do baixo número, é a região ainda permanecer como fronteira agrícola. Não podemos desconsiderar questões ligadas à infraestrutura de transporte e as linhas de ônibus ligando Mato Grosso a Paranaíba.

O estado do Paraná, no Sul, é o com maior número de pessoas naturais à procura de passagem no CREAS. Londrina (07); Maringá (05); Paranaíba e União da Vitória (04) são, em ordem decrescente, as principais cidades de naturalidade dos itinerantes. Há um número significativo de pessoas de outras cidades das regiões Noroeste e Norte. Estas fazem divisa com o estado de São Paulo e Mato Grosso do Sul, apresentando várias vias de ligação rodoviária e por transporte coletivo.

O movimento de saída presente em direção às fronteiras agrícolas, nas últimas décadas, a mudança de enfoque nas atividades agroindustriais, com tendência à monocultura de grãos, o movimento de retorno de pessoas das fronteiras agrícolas para os estados do sul, podem constituir em indicadores de deslocamento de pessoas em direção a Mato Grosso Sul, parando em Paranaíba para seguir viagem.

No tocando ao Rio Grande do Sul, Porto Alegre (06) se desponta como a cidade com maior índice de pessoas naturais recorrendo a passagens no CREAS. As perspectivas de indicadores de deslocamento são as descritas para o estado do Paraná: a saída em direção a cidades das fronteiras agrícolas e o movimento de retorno para a região do Sul. Santa Catarina também segue essa lógica, mas em termos quantitativos apresenta baixíssimo número de naturais, passando por Paranaíba e recorrendo aos serviços assistenciais.

Bahia é o estado do Nordeste com maior índice de naturais da região, sendo as cidades de Caculé e Salvador (04) as com maiores números de pessoas buscando passagem no CREAS, para se deslocarem. Pernambuco vem após em termos de naturais, passando por Paranaíba e Recife (04) a cidade que mais se destaca nesse quesito.

Outros estados com números representativos dentro da região nordeste são Alagoas, Maranhão, Piauí, Paraíba e Ceará respectivamente. Há uma variedade de cidades em todos os estados nordestinos com apenas uma pessoa declarando naturalidade, por esse motivo não destacamos nenhuma em especial.

As suposições para entender esse processo são as relativas à questão histórica de êxodo populacional dessa região, tanto entre os estados, quanto destes para o Sudeste, Centro Oeste, Sul e Norte. Há uma tendência nas últimas décadas de um movimento em direção ao nordeste para as novas fronteiras agrícolas e industriais abertas no interior de alguns estados.

No tocante aos estados do Norte, sua relevância é muito insignificante, com pequeno relevo para Rondônia. Por essa região ser umas das últimas fronteiras de povoamento e de exploração dos recursos, bem como, a grande distância e baixa rede de rodovias asfaltadas, talvez seja um dos indicadores do pouco número de pessoas naturais passando por Paranaíba com intento de receber passagem.

Tratando dos naturais de outros países, o destaque está para os sul-americanos, em ordem decrescente a Colômbia (05) e Argentina (04) aparece como os maiores índices de pessoas em deslocamento à procura de passagem para prosseguir a itinerância. A maioria dessas pessoas, disseram estar indo em direção a países da América do Sul e declararam possuir como profissão o artesanato.

Os motivos apresentados acima não são os únicos capazes de explicar a itinerância das pessoas ocorridas nesses e em outros estados brasileiros. A itinerância não ocorre apenas por questões relacionadas ao trabalho e a família, ela é muito mais diversa. Abarca também processos subjetivos, afetivos como fundadores do movimento contínuo.

2.1.7 Mulheres itinerantes

A mulher em situação de itinerância é um tema ainda pouco explorado, com os estudos focando na quase totalidade em modos de vida, experiências, condições de saúde, trabalho entre outros, mas como eixo orientador, o homem. Há quase uma invisibilidade da mulher nas pesquisas e, em alguns momentos, até nas políticas de atenção e atendimento ao referir sempre no masculino esse público.

Mulher e itinerância parecem ser pontos antitéticos, quando se trata de pessoas em constante deslocamento. É como se ainda persistisse o imaginário da dicotomia entre espaço privado e público. Cabendo ao feminino, os ambientes domésticos, de enclausuramento e para o masculino, ambientes abertos, de amplidão. Não foi incomum durante a pesquisa de campo do mestrado e do doutorado, a surpresa e desconforto de muitos profissionais diante de mulheres em situação de itinerância.

Outro ponto surgido também nas pesquisas de campo está relacionado à ideia de fragilidade da mulher. Ela geralmente é vista como indefesa, necessitando de cuidados e proteção, muitas vezes como incapazes, de sozinha, se autodeterminar. A figura masculina acaba sendo, de modo geral, um indicador de proteção frente à exposição ao mundo imprevisto e, muitas vezes, violento. Porém ocorre uma espécie de paradoxo nesse processo, pois em entrevistas com trecheiras e andarilhas, há relatos de os companheiros, vistos como protetores, se tornarem também violentadores.

É possível pensar, nessa via, a inclusão do termo acompanhado no cadastro e a presença maciça de mulheres e/ou crianças inseridas nele. Era baixíssimo o número de mulheres cadastradas fora desse campo. Observando os cadastros, foi possível perceber um grande número de famílias compostas por cônjuges e filhos ou mães e filhos. Quando havia

cônjuges, o nome do esposo aparecia como a pessoa cadastrada e a esposa e filhos eram os acompanhantes. É oportuno lembrar que as famílias tinham preferência na concessão de passagem, caso que se repetia com a mulher sozinha, “desacompanhada”.

No tocante à mulher pontuamos que não existe, em nenhum ano, cadastro ou mesmo tópicos específicos no CREAS, para tratar dessa questão e suas particularidades. Para realizar a coleta, procurávamos pelo nome da usuária e, em seguida, se estava acompanhada ou não. Em seguida, prosseguíamos observando outros campos, como profissão e motivo da viagem.

Os cadastros até o ano de 2013 possuíam o item “acompanhado”, a partir de 2014 ele foi retirado e para obtermos essas informações, procurávamos nas observações do cadastro, inclusive no verso, ou nos cadastros anteriores e posteriores para verificar se constava alguma informação a respeito. Nem todas as mulheres cadastradas estavam em trânsito, algumas eram por outros motivos como buscar filhos, visitar parente, acompanhar usuários da rede de atendimento entre outros.

O resultado abaixo é um compilado dos cadastros analisados, onde aparecia o nome da mulher no cabeçalho. Não entra nesse computo as filhas ou esposas descritas no campo observações ou no verso do cadastro. O motivo para não ocorrer tal inclusão se deve ao fato, de não possuir cadastro específico, para cada membro da família. A opção adotada pelos profissionais foi inserir no cadastro o (a) responsável, colocando os (as) demais como acompanhantes.

Caso houvesse cadastramento individual, mesmo de crianças e adolescentes, esse número certamente seria maior, podendo modificar o panorama dos dados apresentados. Porém, pelo motivo do trabalho não possuir como enfoque apenas a questão da mulher, não faremos uma exposição exaustiva sobre todos os itens contidos nos cadastros. Abaixo apresentaremos os números de mulheres e continuaremos a discussão sobre os dados relacionados a elas nos cadastros.

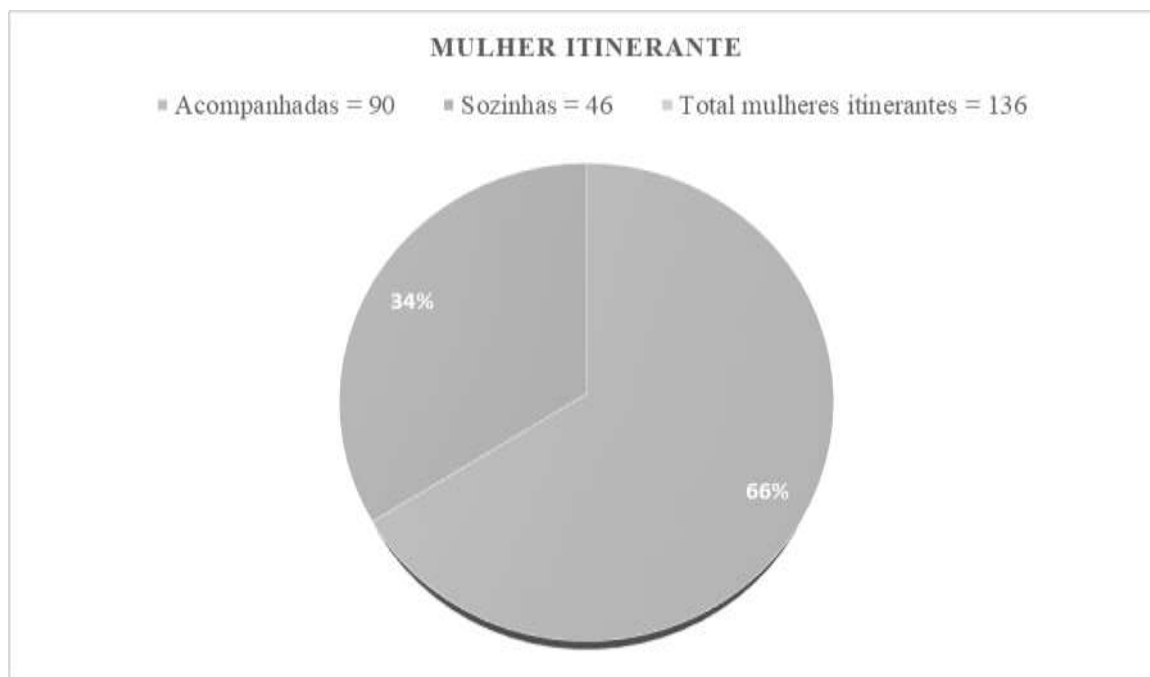


Gráfico 10: Mulher itinerante entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.

O número de mulheres atendidas no período compreendido entre os anos de 2009 e 2016 foi de aproximadamente 12% do total geral de pessoas cadastradas. Esse número poderia ser maior pelas razões expostas acima e também pelo motivo de nem todas as pessoas atendidas à procura de passagem eram cadastradas. Elas, geralmente, estavam acompanhadas por companheiros ou por filhos. Algumas declaravam estar no trecho, outras serem artesãs, para fazerem a vida e também à procura de emprego ou para retornar à família.

A profissão que mais apareceu nos cadastros das mulheres, foram as ligadas à vida doméstica, como do lar e doméstica. As mulheres em situação de itinerância, além dos serviços domésticos, atuavam também como, auxiliares de cozinha, artistas ou artesãs, geralmente, realizando trabalhos manuais, exercendo atividades em grande medida em condições precárias e não remuneradas. Elas também estavam entre os declarantes motivados a se deslocar à procura por emprego, com algumas verbalizações como “sair para fazer a vida”.

Voltar para a família, para casa ou para a cidade de origem, também, apareceu como motivadores do deslocamento. Porém, não é certo afirmar categoricamente serem esses, juntamente com a busca por emprego, os motivos verdadeiros para conseguir passagem. Eles podem se tornar estratégias de ganhos mais céleres de benefício assistencial para garantir sua itinerância.

Um fato a se pensar é o número de mulheres sozinhas atendidas no CREAS, praticamente, um terço, podendo servir de um contraponto à questão da necessidade de companhia, principalmente, de cônjuge/companheiro, o que remete às questões de segurança/vulnerabilidade da mulher no trecho e suas estratégias para lidar com as demandas que se apresentam, durante seu percurso.

Estar só e percorrer o trecho, implica em uma série de tensões e negociações com profissionais da assistência social e outras políticas, em relação aos lugares para usar e permanecer, na lida com os demais itinerantes, etc. É ter de lidar, também, com as pressões, tanto discursivas, quanto atitudinais, para o regresso ao modo de vida sedentário. O retorno ao ambiente doméstico, aos parentes e cônjuges. No entanto, podemos também fazer a inversão e tratar a itinerância das mulheres sozinhas, como uma nova configuração dos processos subjetivos do feminino.

Um ponto importante a ser considerado na itinerância feminina, é a saída da opressão do ambiente doméstico e das obrigações com os filhos e cônjuges, além da violência sofrida pelos pares. O sentimento de sufocamento vivido diante da rotina de cuidadora e responsável pela organização/manutenção da família e do lar acabam por se tornar, conforme uma trecheira e uma andarilha entrevistadas, um dos disparadores para a vida itinerante.

A questão da liberdade vivenciada e experienciada pelo trecho é outro fator de grande importância para a continuidade, da vida no trecho, como afirmaram duas trecheiras e uma andarilha entrevistadas pelos pesquisadores do Grupo de Pesquisa Figuras e Modos de Subjetivação no Contemporâneo⁶. Mesmo afirmando ser arriscada a vida em trânsito, ela é preferível em relação a opressão sentida no ambiente doméstico.

As entrevistas realizadas com as trecheiras e andarilhas possibilitaram complementar e confrontar algumas informações dos cadastros. Serviu, também, como disparador para discussões futuras, sobre os modos de vida femininos e suas demandas, aliás, muitas bem diversas das canonizadas como próprias das mulheres. Mesmo havendo outras demandas surgidas nos cadastros, é importante pensarmos a mulher na condição de itinerância, pois é a partir dessas proposições, que podemos construir estratégias para entender os modos de saída da mulher do âmbito da vida sedentária, ida para a vida itinerante e dos processos subjetivos engendrados nessa dinâmica.

⁶ As pesquisas referentes às andarilhas e trecheiras compreendem ainda o material de pesquisa de alguns membros do Grupo, estando os textos produzidos com base nelas, em fase de avaliação por revistas científicas.

2.1.8 Tempo em itinerância

Esse é um campo onde podemos tratar, especificamente, da itinerância, pois ele trata do período de tempo a partir da saída da vida sedentária para uma vida nômade. A linha temporal é bem extensa: de poucos dias até décadas de deslocamento pelas cidades brasileiras, motivadas por questões de ordem subjetiva, econômica, relacional entre outras.

Os dados relativos ao tempo no trecho constavam apenas nos cadastros dos anos de 2009 a 2013. A partir do ano de 2014 esse item foi retirado dos cadastros. Para acessar os dados era necessário ler o campo das observações, única fonte de informações sobre o tempo no trecho.

Caso houvesse a continuidade desse campo no cadastro, seria possível dimensionar de maneira mais contundente o quantitativo de pessoas em itinerância, fazendo do nomadismo seu modo de vida a passar pelo município e recorrer aos serviços assistenciais para continuar seu deslocamento.

É importante acrescentar, mesmo com esse campo no cadastro nos anos acima indicados, nem todos os cadastros foram preenchidos. Os motivos para o não preenchimento podem estar relacionados aos usuários não estarem no trecho ou pela decisão do profissional responsável desprezar esse dado, como fator importante, para a concessão da passagem. Tal fato pode produzir subvalorização do quantitativo apresentado abaixo.

Mesmo com a possibilidade de esses dados serem deficitários, ainda assim é interessante percebermos a representatividade de pessoas atendidas vivendo a itinerância, com aproximadamente 40% do total de pessoas cadastradas. Aqui não estão incluídas as pessoas atendidas e não cadastradas, bem como, as cadastradas sem declarar estar no trecho. Abaixo apresentamos um gráfico contendo o quantitativo por meses e/ou anos de itinerância.



Gráfico 11: Tempo de itinerância entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.

O tempo no trecho varia de alguns dias até mais de quarenta anos, havendo também pessoas não sabendo mencionar ou precisar tempo de itinerância. O maior índice está nos dez primeiros anos de trecho com 354 pessoas, representando mais de 80% da amostra, com destaque para o período de 01 a 06 meses e de 01 a 05 anos. Nesse período, conforme as falas de trecheiros e pessoas em situação de rua é o momento crucial para o retorno à vida sedentária ou para a continuidade no trecho (BRASIL, 2008; 2009).

É interessante notar a redução do número de pessoas no trecho a partir dos 10 anos recorrendo ao CREAS para solicitar passagem. Porém, mesmo com a queda de itinerantes, ainda há aqueles que permanecem por décadas em trânsito, passando em muitos casos de 40 anos. Algumas pessoas acabam por viver a maior parte da vida em trânsito, experienciando a mobilidade ininterrupta por décadas, sem o retorno à vida sedentária, percorrendo várias cidades, estados e, por vezes países.

Ao tratar do tempo no trecho, em termos quantitativos, se deve ao fato de não termos pesquisa tratando especificamente desse tema, muito pelas dificuldades técnicas e operacionais devido à intensa rotatividade das pessoas, em situação de itinerância, pelas cidades brasileiras. Uma pesquisa nessa ordem poderia produzir uma série de dados redundantes.

Uma tentativa, em sentido próximo, foi realizada em 2008 pelo Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome com a Pesquisa Nacional População em Situação

de Rua (BRASIL, 2008; 2009). Ela se propunha entender uma série de fatores da dinâmica da vivência nas ruas. Foram entrevistadas 31.922 pessoas em 48 cidades com mais de trezentos mil habitantes e em 23 capitais, além de São Paulo, Belo Horizonte e Porto Alegre. Esta pesquisa tinha como teor o quantitativo de pessoas em situação de rua.

Dentre a série de fatores pesquisados havia o tempo das pessoas vivendo na rua. Do total de 31.922, foi computado nesse item, 27.647 pessoas divididas nos seguintes campos: menos de 1 meses 2.163 (7,8%); mais de 1 mês até 6 meses 4.017 (14,6%); mais de 6 meses até 1 ano 3.017 (10,9%); mais de 1 ano até 2 anos 3.818 (13,8%); mais de 2 anos até 5 anos 5.211 (18,8%); mais de 5 anos 8.181 (29,6); desde que nasceu 365 (1,3%); não sabe ou não se lembra 583 (2,1). Essa pesquisa foi realizada apenas com pessoas com 18 anos ou mais (BRASIL, 2009).

A apresentação desses dados não serve como proposta comparativa com os apresentados no gráfico 11. Eles possuem caráter ilustrativo, sendo uma ferramenta base para pensar os quantitativos temporais de itinerância, visto não ser nosso objetivo produzir uma pesquisa estatística sobre o tempo no trecho, mas sim, utilizá-los como um dos parâmetros qualitativos do processo de itinerância. Como um dos eixos para pensar as relações com os serviços socioassistenciais e com a cidade de Paranaíba.

Outro ponto a se considerar sobre a questão dos parâmetros qualitativos, é a proposta de pensar esse processo, a partir de uma cidade pequena e apenas das pessoas cadastradas e atendidas numa Unidade de Assistência Social, requerendo passagem para se deslocar para outras cidades. Estamos cientes da restrição da pesquisa e, entendemos serem plausíveis resultados, totalmente, diversos em outras localidades e tempos.

Por ser as fontes documentos não é possível dimensionar os significados e sentidos do tempo em itinerância. O dado serve como disparador e componente, junto a outros para pensar a dinâmica dos itinerantes, das itinerâncias e suas relações com serviços socioassistenciais e cidades pequenas.

O número de pessoas em situação de itinerância relatando estar de 01 a 30 dias no trecho é razoável, aproximadamente 12,5% do total. Havia pessoas declarando estar nessa situação a um, dois, três dias e uma semana. Esse é um dado interessante por marcar os primeiros dias de experiência de saída da vida sedentária. Nesse momento, muitas pessoas não se reconhecem como itinerantes, estando ainda no processo de transição entre o sedentarismo e o nomadismo.

Continuando, por assim dizer, tratando das pessoas em processo de transição entre a vida sedentária e a vida nômade, temos os dados dos itinerantes declarando estar no trecho

entre 01 e 06 meses, compreendendo, aproximadamente, 25% do total. Esse é um número significativo para pensarmos o processo de permanência das pessoas no trecho se acrescentarmos o resultado daqueles com 07 a 11 meses, com aproximadamente 3,5%.

Se computarmos todos os declarantes entre um dia até onze meses, o percentual de pessoas em situação de itinerância chega a 40%, ou seja, quase a metade das pessoas cadastradas declarantes “no trecho” está no processo de transição, saindo da vida sedentária, entrando na vida nômade ou tentando fazer o movimento inverso. Esse momento é importantíssimo para construção de um modo de subjetivação itinerante.

O número de pessoas no trecho entre 01 e 05 anos contém, aproximadamente, 30 %, é o maior índice dentre os valores considerados. Esse pode ser considerado, em certo sentido, o momento do início da “consolidação” da vida na itinerância, com redução das tentativas de retorno à vida sedentária. Se verificarmos os dados até cinco anos, perceberemos uma concentração de pessoas nessa faixa de tempo, com aproximadamente 70%. Dessa forma, chama a atenção da representatividade de itinerantes, com pouco tempo de vivência da itinerância.

As pessoas declarando estar no trecho entre 06 a 10 anos somam, aproximadamente, 10%. Aqui já há um processo de permanência em itinerância, com maiores dificuldades de retorno à vida sedentária. Essa dinâmica também pode ocorrer, quando do aumento do tempo de vida no trecho.

Os dados relativos ao tempo de permanência no trecho acima dos dez anos estão representados da seguinte maneira: de 11 a 15 anos, aproximadamente, 5,5%; de 16 a 20 anos, aproximadamente 4,5%; de 21 a 25 anos, aproximadamente 1,3%; de 26 a 30 anos, aproximadamente 2,8%; de 31 a 35 anos, aproximadamente 0,8%; de 36 a 40 anos, aproximadamente 1% e mais de 40 anos, aproximadamente 0,5%.

Mesmo com baixo percentual dentro do total de cadastros, acrescidos daqueles que declararam estar a muito tempo no trecho, aproximadamente 1,3%, junto com aqueles dizendo não saber o tempo de itinerância, aproximadamente 0,5%, somam praticamente 20%, esse dado é importantíssimo por trazer à luz a questão do modo de vida nômade de uma parcela da população.

Estar no trecho há décadas, de cidade em cidade, recorrendo aos serviços e benefícios assistenciais, bem como, aos donativos de comunidades eclesiais, da sociedade civil, de cidadãos, ou achacando, realizando trabalhos temporários, atividades sem remuneração, dormindo em albergues, em construções, etc., pode também se configurar num modo de vida exercido por essas pessoas, em um novo modo de produção de subjetividade.

O aumento do lapso temporal de permanência no trecho é um dado importante a se considerar, quando discutimos questões relativas a mobilidade humana, pois essas pessoas não se configuram, precisamente, como migrantes; elas possuem outra ordem de relação com a mobilidade, mais do provisório, do descontínuo, do transitório, ou nas palavras de Maffesoli (2001) é o exercício da pulsão da errância.

2.1.9 Tempo permanência na cidade

A permanência do itinerante nas cidades é um tema caro a gestão das políticas públicas municipais, em especial da assistência social. Muitas criam estratégias de deslocamento rápido de pessoas em trânsito, adotando monitoramento dos lugares públicos para encontrá-las e, em seguida, encaminhá-las a outras cidades.

O tempo de permanência na cidade para os itinerantes, geralmente, é breve, em muitos casos, não chega a um dia. Há lugares com forte aceleração do deslocamento, onde os itinerantes são atendidos e encaminhados com uma celeridade impressionante, com duração entre chegada e partida de menos de trinta minutos.

Em pesquisa realizada em uma cidade média do interior paulista, com o intuito de compreender os modos de atenção e atuação dispensados pelos profissionais de assistência social, com pessoas em situação de rua e trecheiros, chegamos (FREITAS, 2014) a resultados interessantes, principalmente, em relação aos trecheiros.

O modo de atenção e atuação dos profissionais de assistência social, seguindo a lógica da política municipal, apoiada por segmentos populacionais e de órgãos governamentais, era de encaminhar o trecheiro o mais célere possível, por meio de passes rodoviários, impedindo assim de adentrar na cidade.

A estratégia consistia em instalar uma unidade de atendimento na estação rodoviária; negociar com os comerciantes da rodoviária o encaminhamento para a unidade; firmar convênio com uma empresa de ônibus; firmar convênio com a Polícia Militar para patrulhar os lugares com maior movimento e encaminhar os trecheiros encontrados; fazer ronda nas praças e realizar campanhas de orientação à população, para não darem esmolas e encaminharem essas pessoas para as unidades assistenciais.

Grande parte dos atendidos pela unidade na rodoviária permanecia aguardando por no máximo quatro horas, havia pessoas encaminhadas para outras cidades com prazo de quinze minutos, entre a chegada e a partida. Raramente os trecheiros pernoitavam, a meta era conceder passagem e embarcá-los no mesmo dia.

O encaminhamento célere parece ser uma lógica adotada não só pela cidade pesquisada, mas por outras da região e do estado de São Paulo, expandindo para outros estados limítrofes. No entanto, parece haver cidades, onde essas estratégias não são todas postas em prática e os itinerantes acabam por ficar por mais tempo, chegando até a ficar por mais de um mês.

Pensar o posicionamento da cidade, diante da permanência mais prolongada de itinerantes, é um ponto importante para tentar compreender as diferenças de atenção e atuação dispensadas a esse público. Podemos conjecturar essas diferenças estarem relacionadas ao tamanho da cidade, à sua localização, à rede de interações urbanas; à malha viária ligando a outras cidades; aos sistemas de transportes; a rede de serviços; à sua formação histórica e cultural, a perspectiva política dos administradores, ao perfil dos profissionais, etc.

Essas são questões a serem estudadas, para maior entendimento da dinâmica de permanência e deslocamento de itinerantes usuários das políticas assistenciais. O início dessa discussão foi possibilitado pelos dados colhidos nos cadastros da População de Rua do CREAS. São poucos, mas suficientes para pensarmos nos modos das cidades serem mais ou menos “permissivas” às pessoas sem eira nem beira.

Não existia nos cadastros um item tratando, especificamente, do tempo de permanência na cidade. Assim, todos os dados abaixo foram coletados no campo das observações, principalmente, a partir do ano de 2015. As informações sobre o tempo de permanência apareceram a partir desse ano, muito por iniciativa de um educador social, que decidiu por conta própria, realizar essa pergunta.

Em conversa com o educador social, este relatou fazer essa pergunta às pessoas atendidas por ele, assim a informação coletada por este profissional contribuiu para pensarmos sobre o tempo que os itinerantes ficam na cidade.

Caso houvesse um item específico sobre o tempo de permanência na cidade, certamente esse quantitativo seria mais representativo e daria um melhor dimensionamento sobre as paragens dos itinerantes pelas cidades e as estratégias de gestão de mobilidade utilizadas por elas. Abaixo apresentamos o gráfico com os totais por tempo de permanência.

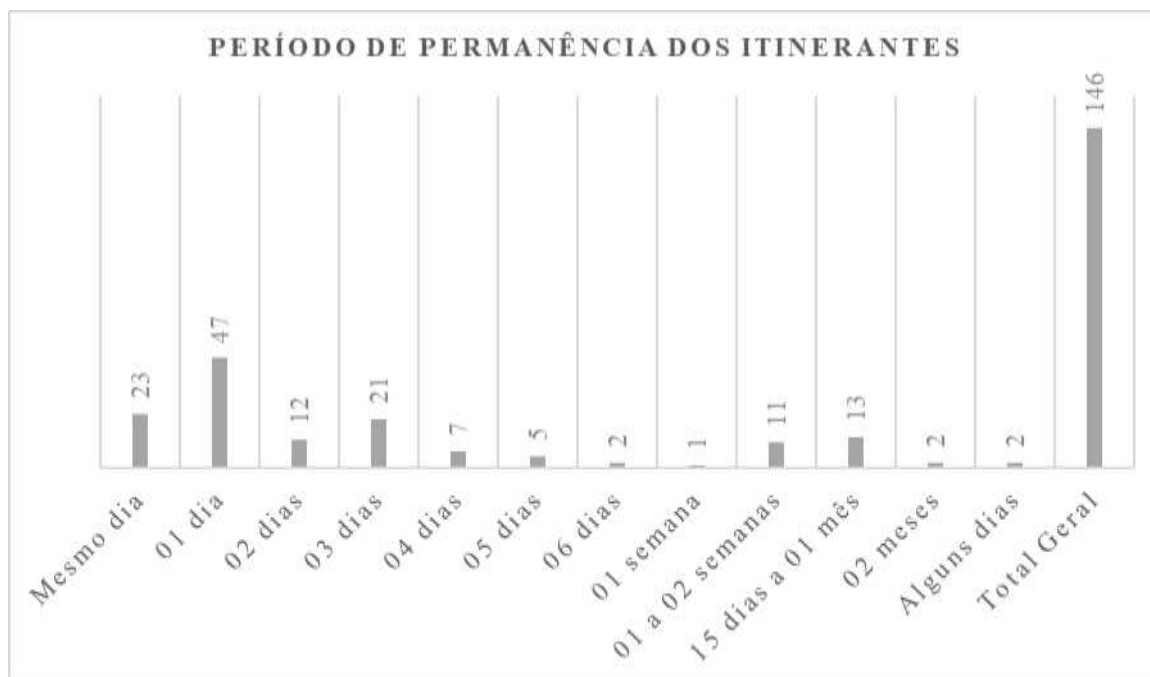


Gráfico 12: Período que os itinerantes permanecem na cidade entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.

A dinâmica do tempo de permanência na cidade, conforme relato dos itinerantes, pode ser de menos de um dia até mais de dois meses. A frequência maior ocorre nos primeiros três dias com aproximadamente 70% do total. À medida que, os dias vão-se passando, a tendência é reduzir o quantitativo de pessoas, mas aparecem alguns saltos como no campo “01 a 02 semanas” e “15 dias a 01 mês”. É importante considerar, também, a presença de pessoas com mais de um mês na cidade, antes de se deslocar para outra.

Observando o gráfico acima podemos notar um número razoável de pessoas, aproximadamente 16%, desembarcando na cidade e se deslocando para outra no mesmo dia. Esse quantitativo parece ser bem menor, em termos proporcionais, se levarmos em consideração o observado na pesquisa realizada no interior paulista (FREITAS, 2014), onde o número de itinerantes se deslocando de uma cidade a outra era mais significativo.

Desembarcar e embarcar no mesmo dia parece ser a lógica em várias cidades, não apenas pela política adotada pelo município, mas também decorrentes da solicitação de passagem pelos itinerantes para continuarem seu deslocamento pelos motivos mais variados. Um motivo para contribuir com esse número pode estar relacionado a não haver unidade de atendimento na rodoviária e à equipe do CREAS não fazer plantão nela.

A maioria das pessoas atendidas com passagens no CREAS faz o movimento espontâneo em direção à Unidade. Somente em alguns momentos, elas foram atendidas via

abordagem social. Mais raro ainda são os atendimentos mediante provocação da prefeitura ou do ministério público. Isso acontece apenas quando há, para essas instituições, perturbação dos cidadãos pela constante aglomeração de itinerantes. Essa provocação ocorre, geralmente, após vários dias de concentração em espaços públicos, em especial na estação rodoviária.

Essas considerações, talvez contribuam para entender os números constantes no gráfico sobre o tempo de permanência na cidade. O dado com maior representatividade é o de 01 dia de estada, com cerca de 30% do total. Esse fato pode ocorrer pelo horário de chegada e/ou partida do ônibus, o período decorrido entre a chegada do itinerante e a procura do CREAS, o horário de funcionamento da Unidade, a falta de recursos financeiros para a concessão de passagem entre outros.

Outros dois campos, em relação aos dias de estada na cidade: dois dias, com aproximadamente, 8%; três dias, com cerca de 14% do total, podem estar relacionados a esses fatores descritos acima. No entanto, podemos acrescentar o fato, de os itinerantes chegarem, em finais de semana, e o CREAS não ofertava serviços em sábados e domingos, apenas entre segunda e sexta-feira, das sete as onze horas e das treze as dezessete horas⁷.

Em continuidade aos dias de permanência na cidade temos os seguintes dados: quatro dias, aproximadamente 5%; cinco dias, aproximadamente 3%; seis dias, aproximadamente 1% e uma semana com menos de 1%. Mesmo com pouca representatividade em termos gerais, menos de 10%. Esses dados são importantes por ser o momento, onde os itinerantes já começam a “habitar” os lugares da cidade, utilizando suas estratégias para conseguir alimentar, beber e dormir.

Avançando um pouco mais, temos a permanência dos itinerantes em Paranaíba entre 01e 02 semanas, com aproximadamente 8% do total. Aqui é possível já haver a constituição de socialização com outros itinerantes, bem como, o estabelecimento de relações com cidadãos para conseguir roupas, alimentos, além do exercício da prática do acaque.

O mesmo se pode considerar em relação àqueles com permanência entre 15 dias e 01 mês, aproximadamente 9% e 02 meses, com aproximadamente 2%, aparece também o campo “alguns dias” com aproximadamente 2%. O aparecimento desses campos pode ser um indicador da “permissividade” ou da “tolerância” da cidade em relação à presença da figura do itinerante, seja deixando-os utilizarem os espaços públicos, seja não exercendo pressão para os fazerem deslocarem para outras cidades, seja realizando doações, etc.

⁷ No ano de 2018 houve uma reorganização na Unidade, e esta passou a atender ininterruptamente entre as sete e dezessete horas.

Um ponto importante a se considerar para a permanência de itinerantes em Paranaíba, diz respeito aos recursos alocados para a concessão de passagem pelo município. Era comum, pessoas recorrerem ao CREAS, à procura de passe para se deslocarem para outra cidade e receberem resposta negativa, com a alegação de não haver recursos disponíveis para a concessão do benefício. Dessa forma, os itinerantes retornavam mais de uma vez à Unidade para conseguir prosseguir sua caminhada.

2.1.10 Lugar que fica na cidade

A questão do lugar disponível ou tornado possível para os itinerantes na cidade perpassa por uma série de tensionamentos, estratégias de ocupação e desocupação, itinerários a percorrerem, visibilidade/ocultamento, entre outras. Elas produzem uma variedade de arranjos para possibilitar a permanência e socialização, tanto entre os itinerantes, quanto entre eles e os cidadãos.

A força do lugar, ou dos espaços tornados lugares na cidade é remetendo a Augé (2012), a busca por tornar identitário e relacional os espaços, onde permanecem, é tentar produzir uma forma de “habitat”, mesmo na provisoriedade. Os espaços tornados lugares mais comuns de uso e permanência dos itinerantes são rodoviárias, praças e construções.

Os lugares utilizados pelos usuários/itinerantes, quando estavam passando por Paranaíba, eram vários, tanto em número, quanto em localização geográfica dentro da cidade. É interessante notar também a procura por lugares não administrados pelo poder público, havendo uma gama deles servindo, principalmente, para pernoitar.

Os lugares utilizados, em sua maioria, pelos itinerantes são aqueles públicos como as ruas, praças e estação rodoviária. Temos também as propriedades particulares, aquelas com possibilidade de entrada e saída e com pouco ou nenhum controle e fiscalização como terreno baldio, posto de combustível, construção e lava jato. Há outros lugares como hotel e igreja. Estes podem ser utilizados tanto por trecheiros quanto por outros itinerantes, enquanto aguardam passagem.

Em nossa pesquisa de mestrado (FREITAS, 2014) foi possível constatar um processo de utilização dos espaços públicos, de imóveis abandonados ou em construção, de terrenos baldios pelas pessoas em situação de rua e, em raros casos por trecheiros. Para esses, o espaço da rodoviária era invariavelmente o único disponível.

Havia um movimento exercido pelos planejadores e executores das políticas municipais, em especial da assistência social e de segurança para restringir o acesso e

permanência dos lugares públicos pelos itinerantes. Ocorria um direcionamento para a realocação dessas pessoas em instituições conveniadas como o hotel social, hospitais psiquiátricos para aqueles avaliados estando em sofrimento psíquico e clínicas de recuperação para os chamados “dependentes químicos”.

O movimento em relação aos trecheiros era reduzir a possibilidade de entrada e permanência na cidade e a consequente interação com pessoas em situação de rua, além de restringir o uso dos espaços citadinos, privilegiando a circulação deles dentro do espaço da estação rodoviária até o momento de sua partida.

Em Paranaíba o processo parece ter ocorrido de maneira diversa, os planejadores e executores das políticas municipais, não atuavam rotineiramente para fazer deslocar os itinerantes dentro do espaço citadino, nem para concessão de passagem e embarque de forma célere, menos ainda, encaminhá-los para instituições psiquiátricas ou congêneres. Havia, por assim dizer, uma permissividade e tolerância por parte do poder público, permitindo o uso de vários lugares por tempo prolongado.

As praças, terrenos baldios, construções, hotéis, lugares disponíveis e/ou utilizados, em Paranaíba, foram os próximos à rodoviária, a unidade do CREAS ou da área central, facilitando dessa forma, as estratégias de achaque, de higiene, pernoite e também para socializar e beber. A escolha, também, estava relacionada à facilidade de circulação e a proximidade com regiões da cidade com maior fluxo de pessoas, devido à existência de comércio como lojas, bares e restaurantes.

O item “lugar que fica na cidade” foi incluído no questionário a partir do ano de 2014, mas houve casos de preenchimento no campo das observações nos anos anteriores (mesmo que poucos). Cumpre acrescentar não haver constância no preenchimento desse campo, havia muitos cadastros com essa parte em branco, tal fato pode contribuir para uma subvaloração dos dados. Mesmo com o baixo número dos dados é possível traçar um panorama dos lugares escolhidos, reservados, feitos possíveis pelos itinerantes durante seu tempo de paragem e passagem pela cidade.

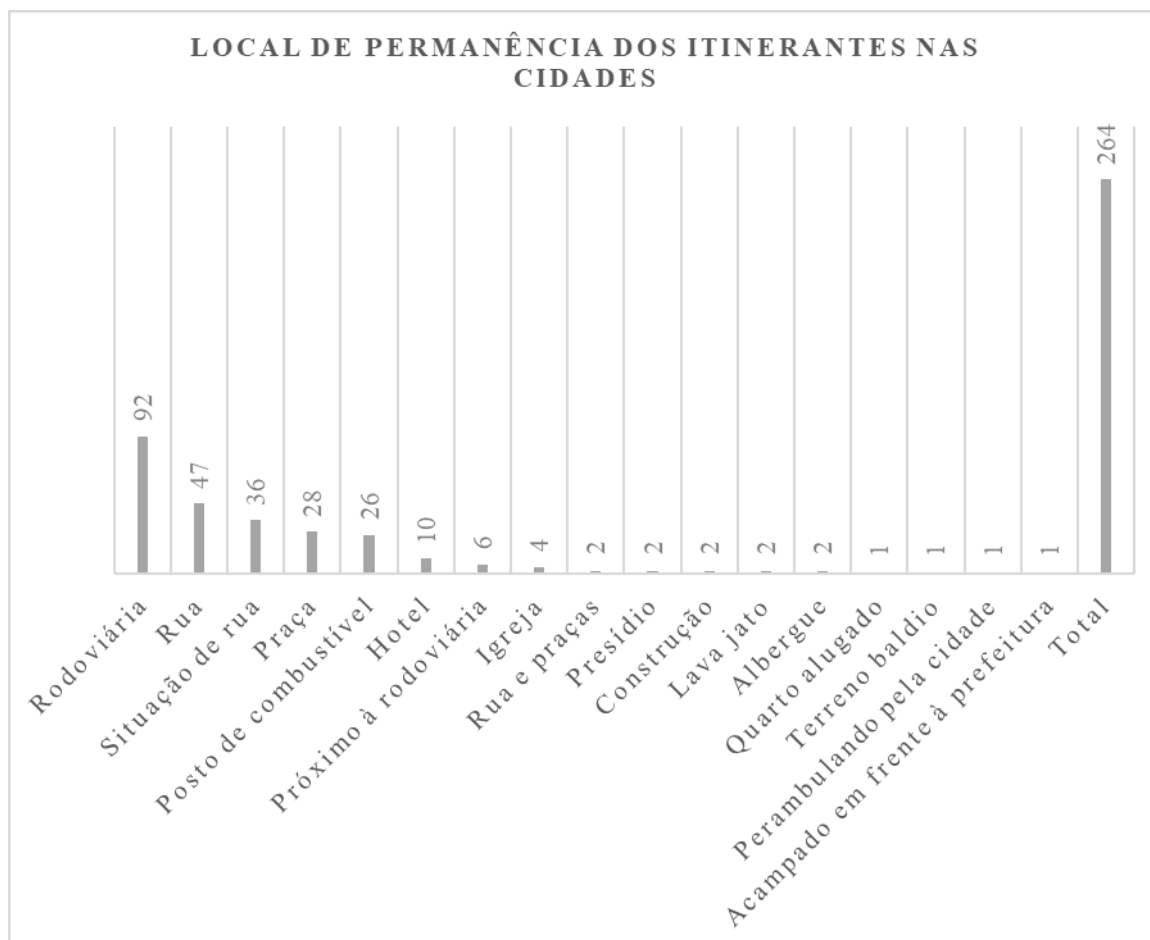


Gráfico 13: Local que os itinerantes ficam na cidade entre 2009 e 2016. Paranaíba (MS), 2019.

Dentre todos os campos do gráfico acima a estação rodoviária desponta como o lugar de maior concentração de itinerantes, com aproximadamente 35% do total. A permanência nesse local não se restringe a apenas algumas horas, há vários casos de pessoas ficando por dias, inclusive pernoitando próximo aos guichês das empresas de ônibus.

O grande número de itinerantes na estação rodoviária pode ocorrer devido à sua localização, estar construída na área central; por não haver uma fiscalização constante, tanto da polícia militar, quanto da prefeitura; a forma de atuação do CREAS, ou mesmo pela condescendência dos profissionais da rodoviária em relação à permanência deles no local.

Um exemplo relativo à relação dos profissionais da rodoviária com os itinerantes foi relatado por uma trecheira entrevistada, chamada Juliana, considerando os profissionais da Rodoviária amistosos, deixando utilizar o banheiro para o banho sem a necessidade de pagar a taxa. Há em várias situações, colchão ou apetrechos colocados em algum ponto da estação rodoviária ou pessoas dormindo no chão ou nos bancos.

Continuando com os locais de permanência na cidade temos a “rua”, com aproximadamente 18%, “situação de rua”, com 13,5% aproximadamente e “perambulando pela cidade” com menos de 0,5%. Esses três termos foram agrupados no mesmo conjunto, por tratar da situação de trânsito dentro do espaço urbano, além de poder caracterizar a questão da itinerância.

É importante observar que os termos “rua” e “situação de rua” não representam de fato as pessoas em situação de rua da cidade. São respostas dadas aos profissionais para preenchimento do cadastro, ou como estratégia para conseguir ser atendido em suas demandas. Trata mais de pessoas em situação de itinerância, provisoriamente na cidade e em busca de seguir “o trecho”.

Outros dois campos relacionados aos anteriores são “praça”, com aproximadamente 10,5% e “ruas e praças”, com menos de 1%. A praça é um dos lugares preferenciais das pessoas em situação de itinerância, nela é possível conhecer a dinâmica da cidade na interação com outros itinerantes, socializar alimentos e bebidas, constituir grupamentos provisórios e usar os recursos disponíveis da praça e do seu entorno.

Na sequência aparece o campo “posto de combustível” como lugar de permanência com aproximadamente 10% do total. Esse dado pode estar relacionado a existência de dois postos de combustíveis fechados no município, bem como de postos com grande movimento nos trevos de acesso à cidade.

Nos postos fechados havia também lanchonetes anexas, sendo possível a entrada nas instalações delas, onde os itinerantes poderiam utilizar como lugar para pernoite. Essa postura também poderia ser adotada pelos itinerantes em relação aos motivos da procura da igreja, construção, lava jato, terreno baldio e acampar em frente à prefeitura. São lugares disponíveis para eles principalmente à noite por estarem fechados ou não haver movimento.

A permanência de itinerantes, próximo à rodoviária, com aproximadamente 2,5%, se explica por existir à época um bar com uma entrada lateral, dando acesso aos fundos com a possibilidade de uso, tanto no período diurno, quanto noturno. Esse lugar era utilizado e frequentado sazonalmente, tanto pelos itinerantes “habitantes”, como pelos vindos da rodoviária e imediações. Era um ponto importante de socialização, principalmente, de trecheiros.

Em relação à descrição do presídio, como local de permanência, deve-se fundamentalmente à existência de uma unidade prisional na cidade e muitas pessoas egressas não conseguirem passagem pelas instituições, ligada à Justiça, necessitando recorrer ao CREAS, para conseguir ir para outra cidade.

Um fato curioso é a descrição de albergue, como local de permanência na cidade. Curioso, pois no município não existe albergue ou congênere. Sendo ou um equívoco do declarante ou ter vindo, no mesmo dia, de uma cidade vizinha com existência dessa instituição.

Por fim temos os campos “hotel”, com aproximadamente 4% e “quarto alugado”, com menos de 0,5% como lugares de permanência na cidade. Diferentemente da cidade pesquisada no mestrado, em Paranaíba não há convênio da prefeitura com hotel, para hospedar pessoas em situação de rua ou itinerantes. São os próprios itinerantes a arcar com os custos da hospedagem.

A apresentação desses dados pode contribuir para pensarmos no modo da cidade se organizar, para receber e deixar esses itinerantes deslocarem e permanecerem nos espaços públicos. Permite, também, pensar na permissividade da cidade, quanto a essa demanda, seja na atuação dos profissionais de não fazerem abordagem nas praças e na rodoviária, rotineiramente, ou na postura das administrações municipais, de instituições de Justiça e da sociedade civil, em não exercerem pressão para o deslocamento célere dessas pessoas.

3 DISCUSSÃO DA PESQUISA

3.1 AS ITINERÂNCIAS E SUAS RELAÇÕES

As relações entre itinerantes, cidades, cidadãos, políticas, agentes e meios sociotécnicos produzem uma série de conexões e embates, além de processos subjetivos para se viver, permanecer, usar e mover pelos espaços e lugares na contemporaneidade. As formas do exercício da itinerância, principalmente, mediada pelas unidades e serviços socioassistenciais, são questões vistas na maioria das cidades brasileiras.

As redes urbanas, as ligações interurbanas por meio de ônibus, as passagens concedidas e direcionadas a populações, os lugares ofertados a itinerantes e o tempo de permanência neles, os espaços luminosos e opacos e as práticas ordinárias configuram maneiras que atravessam a temática da itinerância e que serão tratadas nos tópicos abaixo.

3.1.1 Itinerância e cidade

A constituição da rede de cidades no Brasil (CORRÊA, 2015, 2012, 2011; DEFONATAINES, 1944a, 1944b) e seu sistema de hierarquia de cidades, por meio da rede de influência (IBGE, 2008), configurou uma série de arranjos intra e intercitadinos. As ligações entre espaços e lugares e os modos de deslocamentos por eles ganham contornos diversos a depender das interações estabelecidas.

Os deslocamentos e interações estão mediados por meios técnicos, tecnológicos, socioculturais, históricos, simbólicos e subjetivos. Cada cidade estabelece relações singulares com os cidadãos, visitantes e com outras cidades. Muito desse modo de se organizar e se posicionar frente às demandas apresentadas estão ligadas a sua formação histórica e, conforme aponta Milton Santos (2014a, 2014b, 2014c, 2014d, 2013), seu grau de tecnicização e modernização.

A constituição política exercida nos processos decisórios cidadãos, as políticas estatais, a representatividade frente a outras cidades, os modos de exercício de poder, os modos de vida da população, os modos de escolha dos espaços e lugares para assentar grupos populacionais, atender as exigências do capital, o “estilo” urbanístico adotado, precisam ser considerados como articuladores e promotores de modos de deslocamentos e assentamentos.

As cidades cumprem papel predisponente nos arranjos populacionais, na distribuição socioespacial, nos manejos dos investimentos em equipamentos de saúde, educação, geração

de emprego, saneamento, mobilidade urbana, assistência social entre outros, nas preferências por modelos organizativos, de oferta de bens de consumo e culturais, na adoção da política de segurança e na relação estabelecida com os recém-chegados.

Os recém-chegados são pessoas vindas ou retornadas de outras cidades, de passagem ou com intencionalidade de fixar-se em algum lugar da cidade. O Lugar de assentamento, mesmo temporário, é o possível a depender da rede comunitária de apoio, das condições socioeconômicas, da política habitacional e dos estabelecimentos e equipamentos sociais, culturais, comerciais, econômicos, disponibilizados.

A constituição de cada cidade, o surgimento e incremento de estabelecimentos e equipamentos, não seguem a dinâmica da convergência de tempos. Há uma sobreposição de tempo e tempos diferentes no mesmo espaço urbano (SANTOS, 2014a, 2014c, 2008). São as marcas da história da urbanização, tecnicização e modernização, mediadas pelas forças socioculturais, capitalísticas e também pelos deslocamentos populacionais.

Os fluxos populacionais se deslocando de uma a outra cidade estão, em grande medida, em consonância com as dinâmicas migratórias configuradas no Brasil, principalmente, após o século XIX (GRAHAM e HOLANDA FILHO, 1984) e nos processos contemporâneos de mobilidade entre regiões (OLIVERIA; ERVATTI; O'NIELL, 2011; PATARRA, 2003; BAENINGER, 1999), são frutos das mudanças socioeconômicas, de infraestrutura, centralidade política e administrativa de cada região em cada tempo.

O Centro-Sul brasileiro, em especial São Paulo e Rio de Janeiro, foi, e ainda é, responsável pelo direcionamento dos fluxos migratórios e deslocamento de itinerantes no país por décadas. Esse movimento sofreu relativa queda no início do século XXI, com a interiorização das migrações, tanto para cidades circunvizinhas das metrópoles como para cidades médias e grandes de outros centros.

Outras regiões, também se configuraram como centros de fluxos migratórios, como a região Sul nos anos 1950, em especial Paraná, os estados do Centro Oeste nos anos 1960-1970, os estados do Norte nos anos 1980-1990, alguns áreas de estados do Nordeste nos anos 2000, principalmente, por abertura de frentes agrícolas e projetos de modernização e industrialização de algumas regiões e cidades.

Projetos de modernização, de expansão das áreas de cultivos e povoamento das fronteiras levado a cabo pelo Estado, reconfigurou o mapa do país com o aumento expressivo do número de cidades, com destaque, a partir da década de 1930, intensificada no período da Ditadura Militar com o crescimento, totalizando atualmente 5570 municípios, conjugado com

a exponencial da taxa de urbanização desde os anos 1950, chegando a aproximadamente 85% no ano de 2018, apontam para uma mobilidade intra e interurbana cada vez mais frequente.

As maiores taxas de urbanização estão na região Centro-Sul, com predisponência para a Região Concentrada (Sul e Sudeste), conforme sustenta Santos e Silveira (2013). Esse direcionamento se explica pela constituição histórica do povoamento e pela centralidade dos meios técnicos, científicos e informacionais, do capital, culminando na emergência de Grandes Metrópoles e das regiões metropolitanas.

Além da urbanização da Região Concentrada, outras áreas foram ganhando destaque pelo esforço estatal de redistribuição espacial da população, como exemplo a criação de Brasília, as superintendências de desenvolvimento das regiões Centro Oeste, Norte e Nordeste, juntamente, com fomento em agricultura, das grandes obras de infraestrutura hidrográfica, rodoviária e de industrialização como a Zona Franca de Manaus.

A maioria das capitais do Norte, Nordeste e Centro Oeste tornaram-se centralidade nas regiões de influência, outras tornaram metrópoles regionais e Brasília tornou-se Metrópole Nacional. Cidades médias seguiram a tendência e ganharam destaque no exercício de influência nas suas interlândias. Muitas das cidades médias dessas regiões estão organizadas em torno da agroindústria, de indústria de extrativismo ou de empresas e fábricas que migram para essas cidades devido aos incentivos fiscais e maiores lucros.

A despeito da crescente urbanização brasileira, há um fenômeno ocorrendo nas últimas décadas que diz respeito das perdas populacionais das cidades pequenas nas últimas décadas como aponta Endlich (2009). Mesmo as cidades pequenas representando mais de oitenta por cento do total de municípios, o número de pessoas vivendo nelas representa, nos dizeres de Motta e Mata (2008) menos da metade da população total.

Há nesse processo uma distribuição populacional e uma urbanização desigual, com a maioria da população residindo em poucos aglomerados urbanos, nas metrópoles e áreas metropolitanas, em detrimento das cidades pequenas. Mesmo nas cidades pequenas há uma distribuição desigual quanto se pensa na taxa de urbanização de cidades pequenas na região concentrada.

A relação cidade-campo é um ponto a ser pensado e considerado, quando se trata de cidades pequenas, com a entrada de mecanização da agricultura e da pecuária (ENDLICH, 2009), a expoência da monocultura e o pouco investimento em diversificação das culturas no campo, a tecnicização e informatização das cidades pequenas, remetendo ao processo de modernização conforme aponta Milton Santos (2014c, 2008) são alguns dos fatores que contribuem para essa dinâmica.

Nas cidades médias e pequenas há ainda grandes espaços rurais utilizados para pecuária, agricultura, extrativismo, mecanizado ou não, que demandam mão de obra especializada e serviços com baixa ou nenhuma qualificação para atuarem nessas áreas ou em outros afazeres rurais. Em suma, o campo é um componente importante para a organização citadina em muitas cidades brasileiras.

Com as transformações na constituição da rede urbana a itinerância foi se modificando. De espaços pouco ou sem urbanização, seguindo por caminhos, rotas, trilhas, estradas entre vilas, arraiais, freguesia, a pé ou a cavalo, para territórios cada vez mais urbanizados, utilizando de rodovias pavimentadas e de veículos construídos com os avanços das invenções técnicas e tecnológicas para ir de um lugar a outro.

A cidade é um dos fortes referentes no exercício da itinerância. É nelas que a itinerância se desenrola e é por ela que os itinerantes se movem. As cidades oferecem os meios sociotécnicos para permanência e continuidade do deslocamento. Hodiernamente é quase impossível pensar a itinerância sem remeter à cidade. Elas são partes dos fenômenos contemporâneos da produção de sujeitos móveis, trajetivos.

Mesmo móveis, trajetivos, os itinerantes não exercem sua itinerância da mesma maneira em todas as cidades. Há um modo particular de estar, se apropriar dos espaços citadinos a depender das configurações das cidades pelas quais eles passam. A forma de tratamento e os recursos disponíveis são pontos importantes para a estadia, mas não os únicos. Os processos subjetivos são outro fator potencializador de permanência temporária ou deslocamento para outros lugares.

Os recursos ofertados pelas cidades modificam conforme o seu tamanho, sua localização, sua “vocação” econômica, o direcionamento político e de segurança, a sociabilidade entre citadinos e entre citadinos e itinerantes. Esses recursos podem tanto ser os disponíveis ou os que povoam o imaginário dos itinerantes, construído pelas suas experiências anteriores das cidades visitadas ou das trocas de informações com outros itinerantes.

Há diferenças de itinerâncias a depender dos empregos, serviços ou bicos (todos exercidos temporariamente) possíveis de se encontrar na cidade. Se a cidade possui uma orientação mais agroindustrial, pecuarista, industrial ou de serviços, se está no Centro-Sul ou no Norte-Nordeste apresentam uma configuração de atravessamento de itinerantes. Eles acabam circulando por cidades que apresentam oportunidades condizentes com suas necessidades e interesses.

Referente à relação cidade e itinerância, os dados dos cadastros relativos a origem, destino, naturalidade dos itinerantes pode contribuir para um primeiro entendimento dessa

dinâmica. Os dados mostram uma predileção de percursos entre cidades dentro do estado de Mato Grosso do Sul e do eixo Mato Grosso do Sul-São Paulo; Mato Grosso do Sul-Minas Gerais; Mato Grosso do Sul-Paraná; Mato Grosso do Sul-Goiás e Mato Grosso do Sul-Mato Grosso.

As cidades de onde partiam os itinerantes eram, geralmente, cidades pequenas e médias, com alguns casos de capitais e regiões metropolitanas. Eles, para chegarem à cidade de Paranaíba desde a partida percorreram, em sua maioria, várias cidades. Paranaíba se tornava uma paragem para a sequência da viagem. As cidades de destino também seguiam a mesma dinâmica quanto ao tamanho e localização.

Em relação aos municípios de nascimento dos itinerantes, a maioria era da região Centro-Sul, tendo o estado de São Paulo como destaque. Havia, por assim dizer, uma circularidade de deslocamento entre as cidades e estados dentro da região Centro-Sul. Não podemos desconsiderar os itinerantes nascidos no Norte e Nordeste, mas não é possível afirmar que eles vieram, diretamente, das cidades dessas regiões ou se eles já se encontravam nas cidades do Centro-Sul quando passaram por Paranaíba.

Há uma possibilidade, mais plausível, deles estarem já há alguns anos percorrendo as cidades do Centro-Sul e permanecendo por elas, dado o baixíssimo número de pessoas afirmando estar a caminho das cidades do Norte e Nordeste. A predileção por continuar pelas cidades da região Centro-Sul pode ser um indicador de proximidade entre os fluxos de pessoas e de itinerantes pelas mesmas regiões.

Ainda no tocante a relação cidade e itinerância outros dois pontos a serem considerados dos dados são os motivos para a viagem e as profissões dos itinerantes. Os motivos mais citados foram referentes a procurar trabalho e retornar/visitar a família ou questões de ordem de urgência como falecimento de parentes, cumprir medida judiciária.

Em relação ao trabalho, os mais citados foram os relacionados a trabalhos manuais, no campo, na agroindústria ou na construção civil, além de trabalhos que podem ser considerados como bicos. Trabalhos temporários, realizados de maneira rápida, sem vínculo empregatício e sem seguir as leis trabalhistas.

O que há de comum é que as cidades de onde vinham e para onde desejavam ir geralmente possuíam as mesmas configurações, aquelas com alguma possibilidade de existência de trabalho no campo, na agroindústria, ou com uma rede de serviços, minimamente, estabelecidas. Não eram cidades muito pequenas, salvo exceções, mas aquelas com um grau já razoável de oferta de serviços e tecnicização, sem contar que por elas passavam rodovias pavimentadas e linha de ônibus.

A itinerância entre as cidades não é tributária apenas aos homens. Dela participa mulheres que se deslocam de cidade em cidade, nos mesmos trajetos e dentro da mesma região. Elas citam o emprego e o retorno para a família como os motivos mais comuns para suas viagens. Em muitos casos estão acompanhadas por companheiros e/ou filhos, mas há até um número razoável de mulheres afirmando estarem sozinha.

Ir sozinha de uma cidade a outra é um ponto importante a ser considerado, como um movimento recorrente dos itinerantes, e agora das itinerantes, que de certa maneira privilegiam as experiências das passagens e paragens individuais. O importante no concernente à mulher em itinerância é considerar, mesmo provisoriamente, um processo de feminilização da itinerância, com ela ocupando os espaços e vivendo os itinerários e percursos.

Em todos esses casos há uma forte ligação entre os modos de produção e experiência da itinerância com as cidades, vivenciadas de maneira diversa conforme o lugar e a configuração de cada cidade. No caso da pesquisa os lugares citadinos estão, invariavelmente, na Região Centro-Sul e atrelada às características das redes urbanas.

A rede urbana, com suas relações e suas cidades de influências, acaba por, de certa maneira, orientar os fluxos de itinerantes por elas. Em suma, a configuração da rede urbana e seus arranjos sociotécnicos, capitalísticos, de infraestrutura podem contribuir fortemente para a manutenção deles em um processo de circularidade, com o itinerante retornando em intervalos, mesmo variáveis, às mesmas cidades.

3.1.2 Itinerância, vulnerabilidade e pobreza

O processo de itinerância e a vida itinerante não são sinônimos de pobreza. Eles são fenômenos vivenciados e experienciados por qualquer pessoa que decida ou é levada a estar em lugares diferentes por certos períodos sem se fixar a qualquer um deles. São os praticantes dos itinerários, dos percursos e caminhos, quase sempre citadinos e intercitadinos.

As itinerâncias são exercidas de modos diversos a depender do praticante. À maneira de Bauman (1999) podemos vislumbrar dois modos básicos de caracterização de itinerância: a dos turistas e a dos vagabundos.

Os turistas conseguem mover-se, escolher seus caminhos e itinerários, sem a constrição e coerção dos meios sociopolíticos, são até incentivados a irem e permanecerem nos lugares, com a contrapartida de consumir, colaborar com o processo capitalístico como nos casos de viagens e peregrinações guiadas a grandes centros religiosos ou culturais.

Já os vagabundos conseguem mover-se, mas na maioria dos casos, sofrem as constrictões e coerções dos meios sociopolíticos, por justamente, não colaborarem com o processo capitalístico de consumo nos lugares. Suas viagens precisam ser negociadas, em alguns momentos, reguladas. Não há incentivos em irem e permanecerem nos lugares, e sim estratégias para saírem dos lugares.

Ao tratarmos do turista e do vagabundo não estamos propondo uma separação dicotômica entre ricos e pobres. Por mais que há uma conexão entre turistas e riqueza e vagabundos e pobreza. Não é tão somente a questão financeira a definidora da inclusão do sujeito em uma ou outra categoria.

Além da questão financeira, consideramos oportuno considerar outros recortes como as apropriações dos meios sociotécnicos e sociopolíticos, assim como, a vinculação ao consumo dos artefatos e parafernalias à venda. As itinerâncias dos turistas são ofertadas e realizadas em dimensões diferentes a depender da capacidade de mobilidade do itinerante. Aos “turistas de primeira classe”, os lugares pode ser qualquer ponto do planeta, e para os de “segunda classe” os lugares são os da proximidade ou de média distância.

Os lugares para o itinerante vagabundo, também são os da proximidade. Acessados a pé ou mediante recursos estatais, de instituições ou de cidadãos. Os vagabundos não possuem, ou possuem precariamente, os meios sociotécnicos, sociopolíticos e poder de consumo das parafernalias e artefatos à venda. Precisam articular táticas e estratégias para viajar de um lugar a outro e lidar com as forças coercitivas no exercício dos itinerários a serem seguidos.

Vagabundos são, geralmente, pessoas consideradas em situação de vulnerabilidade e risco social, desprendido dos laços familiares, sociais e de pertencimento. Com pouco ou nenhum acesso aos bens materiais e de consumo, com precárias redes de relações, vivendo em locais provisórios, com maiores índices de insalubridade e periculosidade, entre outros. Em certa medida, estão em condições análogas as descritas para situações de pobreza.

Não há uma concordância e, menos ainda uma convergência, sobre o conceito e a questão da pobreza. Há uma pluralidade de modos de apresentar e definir o tema, indo de proposições relativas quase exclusivamente a ausência de recursos financeiros, nutricionais até as relativas a questões políticas – Questão de Estado e o alijamento das massas da política como estratégia para manutenção da pobreza – aspectos multidimensionais e subjetivos como designativos de pobreza.

A dimensão problematizadora da pobreza está ancorada na discussão que eleva a política, como fundamento do rompimento, da pobreza, apresentada no trabalho pela perspectiva de Santos (2013) e Demo (1997). A defesa da postura estatal de encarar a pobreza

e seu rompimento como ação do Estado é característico de Milton Santos. Pedro Demo aponta além dessa dimensão estatal a apropriação da política pelas pessoas – em especial os pobres –, propiciada pela educação, como eixo fundamental para o rompimento da manutenção da pobreza no país.

Os dois autores criticam, fortemente, a versão economicista da pobreza e seu corolário das deficiências nutricionais como critérios definidores de pobreza. Eles a consideram muito reducionista e limitante, não oferecendo alternativas para a mudança do quadro. Milton Santos (2013) questiona também o fetiche pelas estatísticas como modelos explicativos da pobreza, por não trazer elementos para romper com a situação, servindo mais para escamotear os problemas geradores de pobreza.

Outra maneira de tratar a pobreza está na vertente que a considera como de caráter multidimensional. Ela é sustentada pelas proposições do economista Amartya Sen, e tem como pilares dimensões inter-relacionadas como liberdade de escolha, justiça social, saúde, autorrealização, bem-estar e estar a salvo das intempéries como apontam Fahel; Teles e Caminhas (2016). Essa proposta visa trazer outro entendimento sobre os fatores determinantes e condicionantes da pobreza, além do investimento nessas dimensões para o rompimento desta.

A proposta de trabalho de Fahel, Teles e Caminhas (2016), ancorados pelo pensamento de Amartya Sen sustentam que a perspectiva das linhas de pobreza definidas ou pela carência nutricional ou pelo ganho menor de um dólar diário serem insuficientes por considerá-los limitantes e não abordarem outras dimensões. Além desses fatores, há outros como educação, expectativa de vida, acesso aos bens sociais e culturais, entre outros, são aspectos relevantes para pensar e avaliar a pobreza.

A apresentação e discussão da pobreza baseada nas carências nutricionais e na renda per capita é tema de trabalho de Rocha (2006), definindo linha pobreza absoluta pessoas com ganhos menores que $\frac{1}{4}$ do salário mínimo ou sem nenhuma renda e linha de pobreza relativa entre $\frac{1}{4}$ e $\frac{1}{2}$ salário mínimo, extensivo em alguns casos, a um salário mínimo per capita.

Rocha (2006) atrela a pobreza relativa considerando-a como pobreza e a linha de pobreza absoluta, considerada indigência. A autora faz uma ressalva quanto à maneira de pensar a pobreza nessa perspectiva por considerá-la individualizante, propondo pensar essas caracterizações referenciadas na família. Pensar na renda familiar e não per capita como critério de avaliação da pobreza.

A renda per capita é a mais antiga e o eixo centralizador nas agências e organismos internacionais e nacionais além de Estados para a construção de política, organização de

pesquisas, direcionamentos de trabalho para a gestão e erradicação da pobreza. O ponto mais importante e referente para o estabelecimento dos critérios definidores e avaliadores de pobreza absoluta e relativa é o dólar. No caso brasileiro, nas últimas décadas a moeda local é utilizada para definir linhas de pobreza e criar critérios de elegibilidade para programas, serviços e benefícios.

A renda per capita é um dos fortes indicadores, e na maioria dos casos, únicos meios de acesso a benefícios socioassistenciais, tais como o Programa Bolsa Família e o Benefício de Prestação Continuada. Não se deve deixar de levar em conta, os benefícios eventuais como um dos que se utilizam da renda per capita como critério de concessão. Dentre os benefícios eventuais, estão as passagens de ônibus, concedidos para o retorno à família como disposto na instrução normativa sobre benefícios eventuais (BRASIL, 2015).

Os benefícios eventuais são concedidos pela política assistencial, e quase exclusivamente pela proteção social básica (CRAS) e proteção social especial (CREAS) para indivíduos em situação de vulnerabilidade e risco pessoal e social decorrente de fragilização ou ruptura dos vínculos familiares, pouco ou nulo acesso à renda, entre outros. Essas pessoas podem ser residentes das cidades onde estão os serviços ou pessoas em trânsito, migrantes, itinerantes.

Para ser usuário dos serviços socioassistenciais, é necessário se enquadrar nas categorias de vulnerabilidade e risco pessoal e social ou em situação de pobreza. Não é demais lembrar que, para a política assistencial e para as políticas sociais, a pobreza é um dos potencializadores de vulnerabilidade, necessitando, dessa maneira, de atuação sobre os determinantes e condicionantes para o rompimento do ciclo de vulnerabilidade e pobreza.

Os itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais, para ser público da política social precisam ser considerados em situação de vulnerabilidade e/ou de pobreza. A fragilização ou rompimento dos vínculos são referentes para se dispensar atenção a essas pessoas. Em muitos casos as unidades e serviços proteção básica e de média complexidade do SUAS, disponibilizam acesso a espaços para higiene e alimentação, troca de roupas, convivência, e não menos importante, o passe rodoviário.

O passe rodoviário, agora um dos itens dos benefícios eventuais, é precipuamente a oferta dos serviços para os itinerantes realizarem/continuarem seu deslocamento. Por ele é possível encaminhar e colocar em trânsito pessoas que aportam nos municípios encontrados pelas ações das Unidades Assistenciais ou recebidos por procura espontânea.

É importante frisar que em alguns municípios, não é apenas os itinerantes vindos de outras cidades os beneficiários dos passes rodoviários. Os itinerantes citadinos também são

contemplados, se enquadrarem nos critérios de elegibilidade: vulnerabilidade e/ou pobreza, para, sob as mais variadas alegações, se deslocarem a outros lugares. Portanto tanto os itinerantes citadinos quanto as dos não citadinos podem ser contemplados por esses benefícios.

Vulnerabilidade e pobreza são dois processos constituintes na proposição da atenção às pessoas em situação de itinerância pelos serviços socioassistenciais, pois sem o reconhecimento deles é, praticamente, inviável a continuação e retomada dos itinerários de pessoas que não possuem, ou possuem pouco, recursos financeiros, que optaram ou foram levados a utilizar os serviços como meio de garantir suas itinerâncias.

Não é possível afirmar que a pobreza produz itinerância ou que todos os itinerantes em situação de pobreza utilizam dos equipamentos, estabelecimentos, serviços e unidades socioassistenciais, mas podemos pensar que esses serviços se tornaram, na contemporaneidade, os meios preferenciais aos quais os itinerantes considerados em situação de vulnerabilidade e/ou pobreza recorrem para ter acesso a recursos materiais, documentação, higiene e para circular, viajar, percorrer caminhos.

O modo mais característico de ser considerado em situação de vulnerabilidade é não apresentar documentação, ser egresso do sistema prisional (recém-saído da prisão), declarar não possuir recursos financeiros, não estar nos cadastrados no Benefício do Bolsa Família e Benefício de Prestação Continuada⁸ (BPC), estar desempregado, rompeu os vínculos com a família, fazer uso ou abuso de álcool e/ou outras drogas, estar indo de um lugar a outro sem se fixar, não trabalhar são critérios considerados para a atenção nos serviços.

Os itinerantes atendidos pelos serviços socioassistenciais, geralmente, atendem alguns desses critérios, principalmente no tocante ao desemprego, falta de recursos financeiros, não receber Bolsa Família e o BPC, romper os vínculos com a família e estar indo de um lugar a outro constantemente, às vezes por anos.

A situação de vulnerabilidade e/ou pobreza não é vivenciada, apenas pelo homem. Há mulheres em situação de itinerância que acorrem aos serviços socioassistenciais para exercer seus percursos. Elas também, mesmo em menor número, aproximadamente 12% das pessoas que passaram pela unidade pesquisada, preenchem os requisitos para serem atendidas, e conforme informações dos profissionais com prioridade.

⁸ O caso de estar cadastrado no Cadastro Único (CAdu Único) e receber o Bolsa Família ou o Benefício de Prestação Continuada também acaba configurando uma situação de vulnerabilidade e/ou pobreza. Porém, considera-se que há uma proteção, mesmo que mínima, para o indivíduo.

Outro aspecto considerado como produtor de vulnerabilidade eram os lugares onde os itinerantes utilizavam na cidade durante o tempo de permanência tais como: postos de combustíveis abandonados, construções, lava-jatos, praças e estação rodoviária. Não estar abrigado nos meios convencionais de habitação e de hospedagem torna-se um componente indicador de vulnerabilidade, e não conseguir dispor desses lugares por não possuir recursos financeiros é outro indicador.

A questão do emprego é outra dimensão importante na construção da noção de pobreza e vulnerabilidade, preponderantemente, quando há desemprego ou empregos precários, ou mesmo o exercício de atividades temporárias em situações com iminente risco de acidente, condições insalubres e perigosas.

Os itinerantes atendidos na unidade pesquisada relatavam realizar atividades ou tinham profissão de baixa qualificação como serviços gerais, trabalhos manuais, trabalhos rurais, e estavam “viajando à procura de emprego” nas cidades próximas, em ambientes de agroindústria, pecuária ou de extrativismo. No entanto, a baixa qualificação, na maioria dos casos não possuir carteira de trabalho e nem referências profissionais, tornavam as possibilidades de encontrar emprego eram mínimas, restando-lhes os “bicos” e trabalhos insalubres, perigosos, bem com serem explorados.

No caso das mulheres, as profissões estavam ligadas ao âmbito doméstico ou de cozinha. As condições de trabalho e as possibilidades de serem exploradas, apresentavam uma dinâmica parecida, as chances de exercerem atividades em ambientes insalubres e perigosos eram grandes, assim como eram grandes de não encontrar nenhum emprego ou serviço durante suas andanças.

Pensar os serviços socioassistenciais como um dos componentes do processo de itinerância na contemporaneidade é, também, pensar quais são os itinerantes de que tratamos. Não são todos certamente, pois muitos nem sequer necessitam ou são direcionados a equipamentos sociais e socioassistenciais para ir de um lugar a outro.

Os Itinerantes de que tratamos aqui são aqueles, em sua maioria, com menores meios de manejar as ferramentas sociotécnicas e políticas e com poder decisório sobre os destinos. Eles precisam, constantemente, negociar com as agências estatais e com os cidadãos a ocupação dos espaços e lugares e para a obtenção de instrumentos e bens de necessidades básicas.

A relação com o dinheiro e o que ele pode dispor segue uma dinâmica bem diversa. A orientação não está na acumulação, mas no consumo imediato. Tratar da relação entre itinerância, pobreza, serviços socioassistenciais é uma tarefa que ultrapassa os limites de uma

área do saber como a Psicologia, é imprescindível compreender o fenômeno em sua complexidade, bem como entender as expressões da mobilidade daqueles não detentores dos meios do mover-se a despeito das restrições e coerções.

3.1.3 Itinerância e passagens

As transformações dos meios técnicos e tecnológicos, juntamente, com as transformações socioculturais e as mudanças geográficas, principalmente com a criação de cidades, das redes urbanas e dos espaços de trânsito contribuíram para o incremento significativo para os deslocamentos populacionais.

Da utilização inicial do próprio corpo, do cavalo, do carro de boi, dos carros com tração animal nas passagens, picadas, estradas de terra, canoas, barcos, navios, navegando por rios, mares e oceanos; passando pelas locomotivas, trens nas estradas de ferro, para os automóveis, motocicletas, caminhões e ônibus nas rodovias pavimentadas, até aviões cortando os espaços aéreos, são modos e artefatos utilizados para ir de um lugar a outro.

Referente aos modos de deslocamento até a constituição das redes de cidades Deffontaines (1944a, 1944b) considera o andar a pé, a cavalo, utilizando tração animal e as linhas ferroviárias como meios de ir e voltar entre vilas, cidades e sertões. O autor afirma, ainda, que é próprio do brasileiro estar em movimento, de ele ser nômade, itinerante desde a constituição do país.

As transformações dos modos de transportes e suas preferências, conforme os tempos históricos, foram discutidas, por Barat (1978) e Aragão (2001), mas diferente de Deffontaines não tratam de deslocamento pessoais sobre os espaços. Os autores descrevem as constituições de meios de transportes criados pela técnica e tecnologia e que serviram para carregar grandes contingentes de pessoas e cargas entre as regiões brasileiras, bem como, no âmbito internacional.

Os sistemas de transporte são distribuídos em aquaviários, ferroviários, rodoviários e aeroviários. Retomando a Barat (1978) e Aragão (2001) o sistema aquaviário foi o primeiro e mais importante meio de transporte de bens e pessoas de longa distância até aproximadamente o terceiro quarto do século XIX, perdendo a proeminência para o sistema ferroviário que teve seu apogeu até a década de 1950, quando do investimento em rodovias e da entrada das aerovias como meios de transportes no Brasil. Os dois últimos modais são os predisponentes na contemporaneidade.

A partir da década de 1930 com a industrialização brasileira e a configuração da urbanização como sustenta Lencioni (2018) há uma transformação importante nos modais de transporte no Brasil com observa Aragão (2001), com a decadência da ferrovia devido à política estatal de mudança de investimento, passando a aumentar os esforços para colocar o país nos rumos do desenvolvimento adotando a rodovia como meio precípua para a circulação.

A elevação da rodovia como modal predileto pelo Estado teve como corolário conforme Aragão (2013) a abertura estatal para receber multinacionais fabricantes de automóveis, ônibus e caminhões. Foi necessário abrir caminhos, pavimentá-los para ligar as distantes regiões e possibilitar o desenvolvimento, o escoamento da produção das indústrias e empresas instaladas, garantir as migrações e povoamento das fronteiras agrícolas.

O maior investimento ocorreu na região concentrada, principalmente no estado de São Paulo e nas suas regiões metropolitanas. Mesmo com o aumento exponencial de pessoas utilizando as aerovias, para se deslocarem, a rodovia ainda é um referente para, ir-se de uma cidade a outra. Esse processo ganha força quando as ligações entre cidades não ultrapassam os duzentos quilômetros. Nesses espaços o automóvel, a motocicleta e o ônibus são os meios utilizados para se ir e voltar.

Os investimentos e benefícios para a compra de motocicletas e automóveis particulares foram cada vez mais notórios com o passar dos anos, alimentando o aumento vertiginoso desses bens, contribuindo para a produção do fenômeno da motorização da população, para o crescimento do fluxo do trânsito nas vias e rodovias, além de engarrafamentos e acidentes.

Mesmo com a “motorização da população” as viagens por ônibus ainda continuam, mesmo que em processo de queda, graças à concorrência de outros meios de transporte como, o avião. As viagens intermunicipais e interestaduais, por meio dos ônibus, seguiram um processo inicialmente, de não regulação estatal, com as empresas escolhendo suas rotas e criando linhas entre cidades e estados.

A regulação estatal consiste em permissões a empresas para explorarem linhas por décadas, utilizando estratégias de não concorrência entre empresas. Para receber as permissões as empresas precisam disponibilizar horários e itinerários condizentes com o volume de passageiros entre uma cidade a outra ou um estado a outro.

Cidades pequenas, que não estão entre cidades grandes e metrópoles geralmente possuem poucos horários diários de ônibus, às vezes com paradas em dias intercalados ou uma e duas vezes na semana. Essa dinâmica está atrelada, além do volume de passageiros ao

pavimento das estradas e rodovias. Outro fator de impacto é a política de preços do combustível, afetando o valor das passagens.

Nas viagens de ônibus as passagens são os meios de acesso aos lugares desejados, escolhidos, ofertados ou regulados. A passagem se torna o passaporte para ser reconhecido como um passageiro e autorizado a embarcar até o destino, já, previamente, fixado. É necessário ser, nominalmente, identificado para ter direito a ser transportado. Sem a passagem a entrada e o traslado se tornam inviáveis.

A passagem pode denotar a transitoriedade da duração dos eventos. No caso dos ônibus rodoviários o valor dela está relacionado à extensão do trecho percorrido, e por conseguinte, o tempo de permanência dentro do espaço do ônibus, findado o percurso e esgotado o tempo, somente a aquisição de outra passagem para a retomada aos trajetos.

Há uma implicação espaço-temporal, valorativa, e em alguns casos até subjetiva proporcionada pela passagem. Ela possibilita a percorrer trajetos, visualizar paisagens, no desenrolar do tempo, pode mediar o conhecer outras plagas, mobilizar afetos, produzir imaginários.

A passagem ainda pode remeter a alguns aspectos da dinâmica sociocultural e subjetiva. Uma transição, em alguns casos, uma transposição de movimentos de atividade e de passividade. Podemos considerar uma atitude de decisão, de rumar a outros lugares, e junto a isso, de deixar-se conduzir, de se acomodar e contemplar, de confiar a outrem a condução dos trajetos.

A ideia de passividade tratada pode ser expressa pelo nome recebido por aqueles que embarcam, que adentram em algo que se move, tornando-se passageiros, estando de passagem, mas não no comando. Talvez, a metáfora do navio pode expressar essa relação. O comandante, piloto, que em sentido estrito também é um dos embarcados, passageiro, está no comando “decide” os destinos ou os cumprem, é uma figura sincrética, cumpre um duplo papel, levar e ser levado. Já o passageiro, direta ou indiretamente, acaba por não exercer esse processo sincrético, deixando-se levar até o lugar destino.

A passagem em sua transitoriedade, provisoriedade temporoespacial na mediação entre os espaços, lugares, itinerários, nos aproximam do sentido de atravessamento, de passar por algo ou alguém. Nessa condição está o itinerante, sempre de passagem, mesmo se utilizando de paragens, estacionamentos, entre um percurso e outro.

Os espaços e lugares são ocupados por períodos breves, sem intenção de se fixar, constituir raízes. A duração é do momento, de estar em um lugar e intentando ir a outro. Por isso mesmo, o modo de se vincular está mais voltado para a efemeridade, de construção de

laços não duradouros, mesmo significativos com os lugares. Não há apego a um lugar, pois caso ocorresse, a itinerância perderia o sentido.

Pensar a itinerância como movimento de construir e praticar caminhos, itinerários, de parar-seguir-parar-seguir, e entre as paradas e idas estar, explorar, experienciar os lugares e as passagens rodoviárias como um mediador de ida a lugares, destinos para serem conhecidos, reconhecidos e explorados pode nos trazer algumas aproximações entre a relação passagem-itinerância.

Talvez, esse possa ser um dos indicativos do uso de passagens para se exercer e praticar as itinerâncias. É perceber o itinerante como o sujeito de passagem, por entre várias passagens, utilizando-se da passagem rodoviária para ir aos locais escolhidos, dados ou para continuar seus itinerários.

Estar de passagem e utilizar-se de passagem é mais característico dos itinerantes atendidos pelos serviços socioassistenciais. Em muitos momentos, esse é o único meio para continuar sua caminhada, seus percursos e itinerários. Ela acaba por dar acesso ao transporte que o liga ao próximo local, que de outra maneira tornaria mais dispendioso o deslocamento.

Obter a passagem é uma tarefa que requer astúcia e uma série de jogos de negociação com profissionais das unidades dos serviços socioassistenciais. É preciso utilizar recursos e linguagem em consonância com os dispostos nas políticas assistenciais, saber manejar as estratégias para entender a dinâmica de atenção praticada pela política de assistência local.

Dois potentes recursos discursivos para a obtenção de passagem são a procura por trabalho e retorno/visita a familiares. Eles são potentes por, justamente, serem eixos orientadores da vida da sociedade ocidental e, também, fortes componentes dos modos sedentários. Outros recursos menos potentes são utilizados como cumprir medidas judiciais, questões relacionadas à saúde, mas esses não possuem o mesmo peso dos primeiros e não é garantia de obtenção de passagem para seguir caminho.

Além dos recursos discursivos do trabalho e do retorno a família há outros de ordem direta, como ser idoso, estar grávida, estar com filhos e/ou família. Os itinerantes nesses casos também obtêm passagens de forma célere para continuar sua caminhada. Aqui é necessária uma pequena explicação: os itinerantes e as itinerantes não necessariamente estão utilizando suas condições e maneiras de estar no mundo deliberadamente para conseguir passagem. É o próprio serviço que elegeu esses modos como prioritários para recebimento de benefícios.

Em se tratando dos serviços socioassistenciais, estes elegeram a passagem como a estratégia primordial de dispor dos benefícios para os itinerantes. Após a LOAS, mais fundamentalmente, com a construção da Política Nacional de Assistência Social e da criação

do SUAS, com a agenda para os municípios deixarem de utilizar a desova como meio de deslocamento, a passagem rodoviária em ônibus intermunicipais e interestaduais se tornou o meio de exercício da política.

Mesmo antes do SUAS e além do processo de desova havia estratégias de concessão de passagem para os itinerantes como as ofertadas por serviços de cunho religioso, confessional em convênio com municípios via trem conforme aponta Di Flora (1987) ou mesmo a oferta delas nos CETRENS, no estado de São Paulo como relata Justo (2011). Nessa via, podemos perceber que a passagem como mediadora para a continuidade da itinerância não ocorre apenas nos últimos quinze anos.

Essa prática de oferta de passagens para a viagem ou a continuidade da itinerância foi perceptível na pesquisa. Porém, boa parte dos itinerantes não obtinham passagens de imediato. As concessões eram, prioritariamente, para idosos, famílias, mulheres, mulheres com filhos, seguido por procura de emprego e retorno para a família. As concessões seguiam a dinâmica de alocação de recursos para a oferta do benefício, por várias vezes os itinerantes ficavam por dias na cidade aguardando a liberação dos recursos para poder receber a passagem e viajarem.

As cidades pelas quais os itinerantes eram direcionados, preponderantemente, eram as vizinhas, próximas ou não muito distantes e a oferta de passagens seguiam as direções das linhas da empresa conveniada. Só era possível embarcar para as cidades pelas quais o ônibus passava. Houve casos de itinerantes solicitarem passagem para alguma cidade fora da rota e ter de retornar à cidade anterior por não conseguir a passagem para a cidade desejada.

Ao expor tal fato, não consideramos ocorrem em todas as cidades, mas que essa dinâmica é peculiar em cada município, precipuamente, nos de pequeno porte, com poucos recursos financeiros e com poucas linhas de ônibus. Temos de considerar, também, as distâncias entre a cidade e a formação da rede urbana.

Em regiões com baixa densidade demográfica e com longas distâncias entre as cidades, o regime de concessão de passagens pode depender fundamentalmente da existência de recursos, além da organização da política local em relação a permanência de itinerantes ocupando os lugares, geralmente, públicos, da cidade.

O itinerante nessas cidades necessita constituir outras táticas e estratégias para viajar, percorrer os caminhos, ir a outras cidades, além de utilizar o recurso das passagens, principalmente por conta das condições materiais e sociotécnicas presentes. Nelas a oferta de rotas e horários de ônibus é uma questão de suma importância, e saber manejar as estratégias para obtenção de passagens é quase que um imperativo.

Trazer a baila, a discussão da relação entre itinerante e passagem é atuar sobre um dos modos constitutivos do processo de itinerância pelas cidades brasileiras. Sem as passagens, ofertadas ou não pelos serviços socioassistenciais, sem os ônibus, sem as malhas rodoviárias e a constituição das redes urbanas, ela, fatalmente, seguiria outra lógica. Hoje podemos dizer que a passagem e o ônibus são constitutivos dos modos de vida itinerante.

3.1.4 Andanças e uso dos lugares na cidade

As cidades e os modos de produzir, organizar e ordenar os espaços e lugares, dizem muito da relação com os cidadãos e visitantes quanto às andanças e uso deles. Se a direção é no sentido de ofertar possibilidades de caminhar, parar, usar ou se está no sentido de passar, de fazer circular, se está direcionado a estabelecer livre acesso e permanência ou se é regulado, controlado, assim também os esquadrinhamentos das ruas, bairros, parques, comércio e das classes sociais, dão a dinâmica da cidade para os residentes e passantes.

Os modos de gerir as andanças e usos das cidades ganham novos contornos na modernidade como apontam Benjamin (2005, 1995) e Berman (2007) com o ideal de destruir para construir, de abrir passagem para o desenvolvimento. Ordenar as massas, enlargar as vias e torná-las retas, transitáveis são ações requeridas ao reordenar a cidade.

Berman (2007) apresenta essa ideia em dois momentos distintos. Primeiro as ações coordenadas pelo barão Haussmann em Paris na segunda metade do século XIX, com objetivos econômicos e militares, período retratado, conforme Benjamin (2005, 1995) por Baudelaire. Segundo, em meados do século XX em Nova Iorque, tendo a figura de Robert Moses como expoente máximo da fixação desenvolvimentista de abertura de espaços para o trânsito.

A abertura de vias, construção de bulevares, bosques, praças, áreas de lazer, de trabalho, de compras e de passagens se transformaram em projetos para as cidades. As habitações e suas configurações, as ruas, suas pavimentações e suas regulações imprimiram um novo modo de viver na cidade.

Esse ideal não ficou restrito apenas a Europa e Estados Unidos. O Brasil também entrou na lógica desenvolvimentista e de reconfiguração das cidades. O Rio de Janeiro, no início do século XX, tornou-se um grande laboratório de destruição criativa à maneira de Haussman, levada a cabo por Pereira Passos e criticada por João do Rio (2013) por retirar das ruas as massas, e impondo um fim à alma encantada delas.

As ruas para João do Rio (2013) possuíam vida e dava vida à cidade. Eram nelas que desenrolavam os momentos e movimentos mais importantes do cotidiano, as reuniões de negócios, as artimanhas das conversações, as trocas, etc. Por elas se desenrolavam e se produziam a história da cidade. Nelas as pessoas podiam perder-se e se encontrar.

A descrição da metrópole por Simmel (2009) contribui para entender um pouco essas transformações. O autor diz ser, próprio da metrópole a racionalização, o intelecto em contraposição à emoção, a afetividade, caracterizando como o protótipo da metrópole o sujeito blasé.

O distanciamento e a individualidade se tornaram um dos modos, principais, de vida na metrópole. Entabular conversações, usar as ruas para trocas afetivas e para viver no ritmo compassado, cuidar e ser cuidado eram movimentos, segundo Simmel (2009), das pequenas cidades. A aceleração dos movimentos, a subjugação à métrica do tempo foram se tornando organizadores da vida nas grandes cidades. Hoje esse processo parece ser extensivo às médias e pequenas cidades.

A velocidade como fundamento político para a gestão de espaços, controle de ações, meio de exercício de poder, inclusive na cidade é tratado por Virilio (1996, 2008). A eleição do *dromos* (corrida) como modo de consecução e legitimação dos processos pessoais, sociais, econômicos, e também como recurso para gerir os movimentos, acompanhá-los, modulá-los tem forte impacto sobre as andanças e os usos dos espaços urbanos por atuar, justamente, sobre a duração e os trajetos.

Os modos de concepção urbanísticos modernos ou pós-modernos como aponta Harvey (2001), sobre as configurações das cidades, produzem maneiras diversas de andanças e usos dos lugares. O ideal de limpeza, hierarquia, centralidade da urbanística moderna, produzem racionalidades homogeneizantes na distribuição dos espaços, visando se tornar uma. Já a urbanística pós-moderna se propõe ser fragmentada, múltipla, com tempos e espaços diferentes convivendo na cidade.

A distribuição dos espaços e lugares na cidade, por mais que esteja sob os auspícios da racionalidade moderna possui, também, construções, configurações e arranjos pós-modernos. Há um jogo de posições e sobreposições entre moderno e pós-moderno engendrando maneiras produzir a vida nas cidades. Modos esses constituídos, em grande medida, pelas formas de uso e andar e se apropriar dos lugares. Da constituição dos não lugares em lugares como sustenta Augé (2012).

A produção de não lugares para Augé (2012) é próprio da supermodernidade com sua tríptica configuração: a aceleração da história, a superabundância espacial e individualização

das referências. Os excessos produzidos na contemporaneidade, a aceleração dos movimentos e o processo de individualização, possui seus reflexos na construção de espaços de trânsito e da não vinculação aos lugares.

O autor faz uma ressalva: os lugares não desaparecem. Há em todo não lugar resquícios de lugares e vice-versa. A construção de lugares e não lugares, conforme Augé (2012) são os mediadores nas andanças e usos dos lugares das cidades. O grau e intensidade da oferta de espaços de trânsito, assim como as políticas de acesso e permanência dizem muito das racionalidades instituídas, dos atores desejados e indesejados bem como das formas de investimento e consumo neles.

Os não lugares e lugares da cidade para Augé (2010) são permeados por fronteiras, e como afirma o autor elas não desaparecem, elas se modificam, ganham novos contornos a depender do modo de organização da cidade. As fronteiras se fazem e refazem além de bases materiais, por bases ideológicas, cognitivas, subjetivas.

Também podem se estabelecer pelas eleições dos espaços destinados a classes sociais diferentes, acesso aos meios de transportes, áreas de consumo ou de passagem. As andanças e usos dos lugares se concretizam entre as fronteiras postas ou impostas. O exercício das andanças e do uso dos lugares não se submetem de bom grado às fronteiras já dadas, há uma constante tentativa de subvertê-las, transmutá-las, dar sentido outro ao já instituído.

Certeau (2014) dá sua contribuição no tocante às andanças e usos dos lugares da cidade. Elas ocorrem num jogo de estratégias e táticas. As estratégias estão vinculadas aos modos de produção capitalísticos e hegemônicos de pensar o espaço e lugar, é um olhar referenciado nos mapas. Já as táticas estão vinculadas ao fazer, as práticas cotidianas da população ordinária, àqueles não dominantes e referenciados nos itinerários.

As práticas ordinárias na cidade, as produtoras de itinerários, são aquelas do fazer cotidiano, de criar caminhos ao caminhar, são as artes do fazer, como destaca Certeau (2014). As práticas ordinárias são vistas como práticas delinquentes por perverter, travestir os modos dominantes de usos dos lugares da cidade, construindo percursos pelas andanças dos praticantes.

As andanças e usos dos lugares da cidade tiveram metamorfoses, com o passar do tempo e com privilégio de um modo a depender da época. Mesmo com o privilégio de um modo, ou outros fazem-se presentes. Jacques (2012) apresenta três maneiras de estar e usar os espaços e lugares da cidade: flanâncias com suas desorientações, deambulações e suas lentidões e derivas com suas apropriações.

As flanâncias eram as caminhadas para apreensão dos detalhes, do perder-se, de se enveredar pelos labirintos, das passagens e da cadência no ritmo. As deambulações com suas visitas a lugares inusitados, banais com escolhas aleatórias, seus estranhamentos dos lugares usados. Já as derivas fazem-se das experiências das cidades produzidas pelas caminhadas voluntárias como modo de conexão do sujeito com a cidade.

Andar pelas cidades, estar e permanecer nos lugares, seja em derivas, deambulações, flanâncias ou mesmo em práticas ordinárias, delinquentes, lidando ou transmutando as fronteiras, são realizadas, cotidianamente, por uma série de pessoas com as mais variadas intencionalidades, ou para experienciar o que elas oferecem, caracterizam a dinâmica de relação com a cidade no contemporâneo.

Dentre essa plêiade de pessoas, estão os itinerantes com seus modos de apropriar os espaços e lugares urbanos. O modo predisponente de apropriação e de ter experiência da cidade, seus espaços e lugares são, quase exclusivamente, a pé, por meio de andanças pelas ruas, passagens, espaços públicos e de trânsito. O ritmo, geralmente, é compassado, com paradas e retomadas, desvios e retornos, é um construir percursos contínuos ou segmentado.

A cidade para o itinerante é uma pluralidade de labirintos, de passagens a serem exploradas. Conhecer a cidade é ter uma experiência corporal dos signos que se apresentam a ele nos percursos, é poder se apropriar dos sentidos produzidos das suas interações com os ambientes, com as políticas, os fazeres dos agentes públicos e dos cidadãos.

Os usos dos lugares e as andanças são os meios de conhecer a cidade em suas diversas facetas, que vão se dando, conforme o desenrolar dos movimentos e paragens. É a partir deles que é possível constituir as experiências, as trocas e as apropriações dos sentidos produzidos dessas interseções.

O apresentar as cidades a outros itinerantes em suas qualidades, estilos, coerções, belezas, passagens, labirintos, lugares possíveis de serem usados, estão fundamentadas pelo modo de constituição das relações e dos sentidos dados às experiências vivenciadas, e ao comunicar pode povoar imaginários sobre elas.

Os imaginários das cidades são entremeados pelas feições dadas, por aqueles que as experienciaram, atravessaram suas passagens e labirintos e pelos modos de apropriação das suas facetas, tornando-as mais aprazíveis, mais densas, alegres, receptivas, perigosas, etc., ao interlocutor. É pelo outro que o itinerante, em muitos casos, antecipa e formula ideias das cidades.

A escolha pelas cidades em muito estão mediados pelo olhar do outro, pelo modo de descrever a dinâmica delas, as aberturas, as restrições, as fachadas, os lugares de culto, de

consumo, entre outros. Para o itinerante, além desses, as possibilidades de praticar as andanças e utilizar os lugares são importantes componentes dos processos decisórios de se aventurar por elas.

Para os itinerantes poderem exercer suas andanças, conhecer pontos e passagens para poder se esconder e se apresentar, deixar se perder e encontrar o inusitado, não usual, se tornam fatores decisivos para ir e permanecer nas cidades, esse processo é extensivo ao uso dos lugares.

Os lugares disponíveis às paradas, usos e socializações são uma espécie de oásis, um recanto em meio a outros espaços. Esses lugares se tornam significativos, por possibilitar as trocas de experiências dos modos de exercício da itinerância, as maneiras de obtenção de recursos, estratégias e táticas para percorrer, permanecer na cidade assim como se deslocar para outras plagas.

Os modos de estar e usar os lugares, além de dizer muito sobre as relações estabelecidas com a cidade, as políticas, agentes e cidadãos, contribuem para estabelecer os tempos de permanência neles e nas cidades. A continuidade nos lugares e nas cidades está vinculada à oferta de recursos, às negociações com agentes, políticas e cidadãos, além das questões subjetivas produzidas nessas relações.

Por mais que o itinerante não se propõe a fixar nas cidades por onde caminha, ele se relaciona de forma diferente, a depender das possibilidades de apropriação dos artefatos produzidos e dispostos, da acolhida, das negociações e do tempo em que elas duram. Esses atravessamentos, juntamente, com tempo de permanência na cidade dá os sentidos de lugar e as constituições afetivas e subjetivas da cidade.

A relação dos itinerantes usuários das unidades e dos serviços socioassistenciais com os lugares da cidade, construídos ou não, é de fundamental importância para a constituição e continuidade dos seus modos de vida. São neles e por eles, juntamente, com as andanças na cidade, que o desenrolar da vida itinerante acontece. A importância dos lugares de uso e das andanças se apresenta, pelo tempo disponibilizado, para estar e permanecer neles.

Sem o acesso e o uso dos lugares da cidade, em grande medida, aqueles públicos ou não usados torna quase impraticável a permanência dos itinerantes usuários das unidades e dos serviços socioassistenciais. A permanência, muito breve, não se restringe apenas as andanças pela cidade. Andar pelas ruas, praças, estações rodoviárias, comércios até o momento do embarque no próximo ônibus, torna-se às vezes, a única alternativa possível para manter o exercício da itinerância.

O modo de uso dos lugares pelos itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais, em grande medida, não são mediados pelo dinheiro, mas por utensílios e artefatos que permitem a socialização, a troca ou a entrada e permanência neles. Geralmente, as trocas ocorrem entre os próprios itinerantes ou são negociadas com os cidadãos circunvizinhos. Em se tratando de negociações, é preciso considerar a ocorrência com os agentes públicos, em especial, os profissionais das unidades e serviços socioassistenciais.

Os lugares mais usados pelos itinerantes usuários da unidade assistencial, conforme os dados da pesquisa, eram aqueles que, possibilitavam a socialização e alternativas para negociar a obtenção de recursos como as praças, as ruas e a estação rodoviária. Havia outros utilizados, mas que serviam para pernoites como hotéis, postos de combustíveis e construções.

As ruas se tornavam os percursos para as andanças na cidade, itinerários para chegar aos lugares de socialização e pernoite como também para as negociações para obter recursos. Nas ruas, os itinerantes poderiam praticar suas táticas e astúcias, conhecer o vai e vem dos cidadãos, as rotinas dos agentes e suas abordagens, os modos de escape e as rotas entre um lugar e outro.

Esses dois modos de estar na cidade constituíam, para os itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais, os orientadores da forma de vida em itinerância, como tática para o êxito das suas artimanhas para manter-se alimentado, dormir, beber e outras necessidades básicas, e não menos importante, obter o benefício para a continuidade da viagem e da itinerância.

Outra maneira de usar os lugares e realizar as andanças era o tempo de permanência na cidade. Os itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais, em grande parte, permaneciam apenas um dia na cidade, mas havia números significativos de parada na cidade por mais de dois dias, em alguns casos, por semanas e meses.

O aumento do tempo de permanência na cidade requeria a atualização e reatualização das táticas e artimanhas para continuar usando os lugares e praticando suas andanças, angariar recursos para manter as necessidades básicas, para negociar com os cidadãos e agentes. No entanto, em alguns momentos os itinerantes não conseguiam mais lançar mão de suas táticas e artimanhas e eram encaminhados para outras cidades.

Para os itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais o uso dos lugares e o exercício de suas andanças na cidade está entremeado, pelo modo de organização da cidade para recebê-los, deixá-los permanecer, às aberturas e restrições. Outro forte meio de

permanência é a relação estabelecida com os cidadãos, com agentes públicos, e principalmente, com os profissionais das unidades assistenciais.

Por fim, não podemos deixar de dizer que os itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais, não são sujeitos passivos, cumpridores das decisões das políticas municipais, estaduais e federais, eles atuam também de maneira ativa para exercer seu modo de vida itinerante. Ao afirmar atuação ativa do itinerante não estamos atribuindo a ele o poder exclusivo, ilimitado e independente do contexto de escolher os lugares e os percursos.

Há nesse processo um intenso jogo de forças, de estratégias, de táticas, de artimanhas entre o itinerante, as cidades, as políticas, os agentes e cidadãos que torna possível o uso dos lugares, das formas de andar, se deslocar pela cidade. São nessas relações que os itinerantes, os serviços socioassistenciais e as cidades vão se produzindo, se desenrolando, se significando e resignificando.

3.1.5 Circuito inferior da economia e itinerância

A produção do espaço urbano e sua natureza técnico-científico-informacional, além das novas faces das distribuições de lugares decorrentes do processo de modernização, ancorado no modo capitalista de produção, redefinindo e transfigurando os fixos e fluxos, os sistemas de objetos e de ações, com a constituição dos dois circuitos da economia urbana: o superior e o inferior, além da questão da lentidão como modo de contraposição à modernização são temas tratados por Milton Santos e que nos ajuda a pensar as relações entre itinerantes, cidade e serviços socioassistenciais.

Nesse tópico recorreremos às discussões produzidas por Milton Santos em seus diversos escritos (2014a, 2014b, 2014c, 2014d, 2013, 2008, 2002, 2001) com o intuito de propor aproximações entre alguns conceitos apresentados por ele, com a questão da relação entre itinerância, cidade e serviços socioassistenciais.

De início, alertamos que esse movimento é uma proposta nossa e que o autor não trata desses processos de forma explícita e categórica. As aproximações de conceitos e de linhas de organização de pensamento, sobre as relações será realizada por nós referenciados nos escritos de Milton Santos. Durante o decorrer da escrita apresentaremos as ideias de Milton Santos juntamente com a nossa leitura e aproximações sobre o processo de relação itinerante-cidade-serviço socioassistencial.

As transformações das cidades e a constituição das redes urbanas marcam a assunção e consolidação dos meio técnico-científico e técnico-científico-informacional, marca a

orientação da cidade, a produção dos sistemas de objeto e de ação para os desígnios da modernização.

A lógica do capital, mediada pelos sistemas técnicos, científicos e informacionais produz a aceleração das trocas, a utilização de artefatos tecnológicos e o consumo exacerbado. Há uma prevalência e predomínio dos fluxos sobre os fixos, principalmente, nas metrópoles. Os sistemas de ações dão nova roupagem aos sistemas de objetos ao tornar as relações de mercado como orientadoras dos modos de pensar e viver na cidade. (SANTOS, 2014a, 2014b, 2014c, 2014d, 2013, 2008)

Nas cidades contemporâneas, sob o império do meio técnico-científico-informacional, com a volatilização do capital e das novas formas de lidar com o dinheiro, não apenas impresso, pois há um privilégio para a produção de espaços de consumo, de passagem, de visibilidade, da classe dirigente. Esse modelo de produção do espaço, nos dizeres de Milton Santos (2002, 2001) estão sob o regime de luminosidade.

A luminosidade é própria dos homens rápidos, (SANTOS, 2002, 2001) vivendo nos espaços lisos, de transparência, no ritmo do capital. Esse regime segue a dinâmica do Circuito Superior de Economia Urbana, detentora dos meios técnicos, científicos e informáticos. A cidade, nessa lógica, segue a economia do mercado para atender aos interesses do sistema privado em detrimento das instâncias públicas.

A luminosidade, conforme aponta Santos (2002, 2001) opera sobre os fixos e os fluxos e sobre os sistemas de objeto e de ação. A orientação é usar os fixos e os sistemas de objeto para dar visibilidade, efetivar os fluxos e sistemas de ação. Ocorre uma troca intensa entre esses sistemas e cada um se transforma e se ressignifica.

Há uma postura dialética entre eles, mas com um direcionamento para os sistemas de ação e de fluxos. Os sistemas de ação e de fluxo se despojam dos fixos e dos sistemas de objeto, sem os anularem. Em última instância os fixos e sistemas de objeto se tornam pontos para a emergência e consolidação dos espaços de trânsito, de passagem e de consumo. (SANTOS, 2014a, 2014b, 2014c, 2014d, 2013, 2008).

Os fixos e os sistemas de objeto não se submetem, de bom grado, à lógica da luminosidade produzida pelo processo de modernização. Conforme aponta Santos ((2014a, 2014b, 2014c, 2014d, 2013, 2008) eles, mesmo se transformando, pelos embates com os fluxos e ações, ainda preservam faces do comum, da apropriação do lugar para fins não, necessariamente, capitalístico, da socialização, para a constituição dos regimes de opacidade e para a lentidão.

Os regimes de opacidade e lentidão subsistem aos imperativos da luminosidade e da velocidade hegemônica. Os espaços não são lisos, por isso seguem outra lógica, não são afeitos ao capital. São aqueles que requerem usos em velocidade compassada, em ritmo lento. São os espaços não dominantes, com predileção para o uso das pessoas do Circuito Inferior da Economia Urbana. (SANTOS, 2014a, 2014b, 2014c, 2014d, 2013, 2008, 2002, 2001).

Para Santos ((2014a, 2014b, 2014c, 2014d, 2013, 2008) o circuito inferior da economia urbana segue outra dinâmica, em relação ao uso dos artefatos, técnicos-científicos-informacionais, assim como, da produção dos espaços urbanos. Ele se manifesta, principalmente, nos âmbitos locais, utilizam das relações próximas e do mercado nacional, sendo mais comunicacional e relacional, constituído por uma série de enredamentos de trocas e sofrendo as intempéries do capital.

Nas cidades estão presentes e atuando de modo dialético os dois circuitos da economia urbana: superior e inferior, eles são antitéticos, mas não dualistas. O circuito superior é o polo dominante e o circuito inferior é o polo dominado. O primeiro é a expressão máxima da modernização, dando os rumos da economia, são os espaços decisórios. O segundo se arranja a partir do primeiro, com pouca força de decisão, com a economia de base local.

Os dois circuitos da economia das cidades produzem modos diversos de usos dos espaços e lugares para o trânsito, o consumo ou apropriação e comunicação. Há uma distribuição desigual deles, a depender do modo de organização da cidade.

Para as cidades com os circuitos superiores como predisponentes há uma excessiva privatização e individualização dos espaços e dos lugares, na lógica da luminosidade. Já nas cidades sem a predisponência dos circuitos inferiores esse processo ocorre com menor intensidade, possibilitando usos mais coletivos e de trocas, na lógica da opacidade.

Ao tratarmos dos espaços luminosos como próprio do circuito superior da economia urbana e os espaços opacos como próprio do circuito inferior, não estamos afirmando que eles ocorrem, exclusivamente, em um ou outro. Há por assim dizer algumas pequenas zonas de indiferenciação, com algumas franjas que permitem aqueles do circuito superior estar em espaços de opacidade e aqueles do circuito inferior em espaços de luminosidade.

Os espaços de luminosidade não são utilizados apenas por aqueles do circuito superior e a opacidade, apenas por aqueles do circuito inferior. O uso dos espaços diferentes daqueles constituídos por cada circuito ocorre de forma esporádica e com baixa intensidade. São práticas inusuais, em alguns momentos, com processo de estranhamento, de coerção e impedimentos.

A distribuição, a organização e a produção do espaço são bem diversas, conforme o circuito de economia urbana. No circuito superior o espaço é o da centralidade, da separação, do consumo, da velocidade enquanto no circuito inferior o espaço é o da borda, da margem, em que a modernização não se materializa em toda sua força.

A produção do espaço urbano, na contemporaneidade, é promotor de desigualdades, de exclusões, com investimento nos ideários do circuito superior da economia, mas sem possibilitar o acesso, a esse modo de organização. Há sim, uso de estratégias para limitar o uso desses espaços, pelos praticantes do circuito inferior, agindo sobre suas mobilidades, nos tempos e distâncias para aceder os espaços do circuito superior.

Em se tratando da mobilidade nos circuitos superior e inferior, temos o itinerante como um protótipo do sujeito, que usa os espaços desses circuitos para exercer suas andanças. Em cada um dos circuitos há um modo de itinerância, desde aqueles que viajam para explorar os espaços luminosos, os itinerantes do consumo dos artefatos produzidos pelo processo de modernização e aqueles que viajam e acabam utilizando os espaços de lentidão e opacidade.

Os itinerantes não são restritos ao circuito inferior da economia. Há também itinerantes do circuito superior da economia urbana, eles podem se mover com maior liberdade, sem as restrições e coerções sociotécnicas, dispõem-se e utilizam-se dos artefatos tecnocientíficos e tecnológicos, como mediadores das suas viagens e paragens.

A itinerância no circuito inferior da economia urbana é de outra monta. Ela se dá nos lugares disponíveis e disponibilizados, os espaços e lugares são, geralmente, apropriados de forma diversa do construído e idealizado. Os artefatos tecnicocientíficos e tecnológicos são utilizados de forma secundária e sua liberdade de mobilidade não dispõem de toda liberdade de ir e vir, em muitos casos sofrem restrições e coerções.

O circuito inferior da economia urbana possui uma correlação com a pobreza, onde os meios técnicos-científicos-informacionais são usados e reutilizados. A mobilidade segue no sentido da lentidão, com a velocidade de movimento e de organização de vida mais lento em contraponto à velocidade dominante. O itinerante no circuito inferior faz usos dos espaços e lugares, de modo mais corporal, apropriando e ressignificando-os.

Como as unidades e serviços socioassistenciais, as políticas sociais e assistenciais se direcionam para populações, que não possuem ou possuem, precariamente, os meios técnicos-científicos-informacionais e decisórios, aquelas que não comandam o capital, estando em muitos casos em situação de vulnerabilidade, há uma aproximação deles com os modos de vida produzidos no circuito inferior da economia urbana.

Pensar as relações entre o circuito inferior da economia urbana, as unidades e serviços socioassistenciais, pode nos lançar a outros horizontes no entendimento dos modos de produção das políticas e da atenção às populações-alvo delas. As políticas assistenciais manejam esforços para romper com as vulnerabilidades, mas mantendo as populações no circuito inferior, às vezes possibilitando acesso aos produtos da modernização técnico-científico-informacional.

O precário acesso aos produtos da modernização, técnico-científico-informacional, possibilita novos usos e reusos destes pelas populações, dentro do circuito inferior. É marca delas, apropriar, transformar, dar sentido diferente do instituído. Há a prática criativa dos artefatos da modernização, inclusive dos espaços e lugares. Os itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais, estão inseridos nessa dinâmica.

Unidades e serviços socioassistenciais ofertam atenção para os itinerantes do circuito inferior de economia urbana, por eles estarem em situação de vulnerabilidade e risco social e em condição descrita como de pobreza, utilizando os espaços e lugares públicos, construções, além dos recursos da cidade, dos cidadãos e da política assistencial municipal para manter suas andanças, usos dos lugares da cidade e para se deslocar para outras plagas.

Os itinerantes, usuários das unidades e serviços socioassistenciais, numa aproximação com os escritos de Milton Santos, estão no circuito inferior da economia urbana e fazem seus percursos em ritmo lento. Usam os espaços já construídos e possíveis, raramente os do circuito superior, vivem dos recursos estatais, das cidades e dos cidadãos. Em muitos casos reutiliza os artefatos já usados e/ou abandonados, dá sentido e funções novas a eles.

De maneira provisória, podemos considerar o circuito inferior da economia urbana como o desaguadouro dos itinerantes usuários das unidades e dos serviços socioassistenciais. Em grande medida, eles já estavam nesse circuito, antes de iniciar o modo de vida itinerante, permanecendo nessa situação após o início das itinerâncias.

A forma como eles escolhem e permanecem nos lugares, as táticas e artimanhas para obter recursos, os usos e reusos dos artefatos, as trocas com outros itinerantes segue a dinâmica do modo de organização do circuito inferior. Nesses espaços, eles se reconhecem, movem-se e estabelecem comunicações, mesmo que breves.

As relações entre os itinerantes e os serviços socioassistenciais são da lógica do circuito inferior, com políticas e ações direcionadas para atender pessoas desse circuito. Os itinerantes do circuito inferior, se direcionam para ser atendidos por tais serviços, na maioria das cidades o único disponível dentro da política municipal. Nessa relação os itinerantes vão

se constituindo, se organizando, aprendendo táticas e artimanhas e mantendo suas itinerâncias.

3.1.6 Processos subjetivos e itinerância

As reconfigurações sociotécnicas modificaram a relação do homem com o espaço e o tempo, conforme escreve Harvey (2001), bem como a forma do sujeito experienciar, vivenciar e significar a si mesmo, o mundo e os outros (BERMAN, 2007). É a experiência de estar em um mundo pleno de movimento, que se transforma antes mesmo de se ossificar.

O movimento e a capacidade de se deslocar entre os lugares com maior celeridade, tornou-se a tônica na contemporaneidade. A velocidade, a fluidez, o trânsito ganham força nas agendas estatais, na lógica do mercado, além de ir adentrando nos modos de organização subjetiva.

O sujeito móvel, plástico, dinâmico são umas das marcas do considerado mundo pós-moderno. A incitação ao movimento, em alguns casos a coação ao movimento, cada vez mais premente no mundo contemporâneo produz uma variedade de cineses, em diversas intensidades, dentre elas está a itinerância.

Os modos de se praticar a itinerância, na contemporaneidade, guarda relação intrínseca com as transformações socioculturais e com os arranjos técnicos e tecnológicos que reconfiguraram as formas de se movimentar, tanto pelo aumento de vias como pelos artefatos produzidos para viajar.

É pelo desejo de viajar, de conhecer outras plagas e outros modos de vida, é pelo inconformismo em permanecer no mesmo lugar, de fixar-se, é a possibilidade de ir e retornar, mesmo em fantasia, aspectos constitutivos dos diversos sujeitos que fazem do movimento sua forma de existir.

O homem como ser do movimento, conforme Rouanet (1993), é anterior ao homem sábio – *homo sapiens*, é a partir do movimento que outras organizações humanas vão se dando. O *homo viator*, o sujeito trajetivo, está na base e permanece no imaginário humano como um propulsor do caminhar. Marcel (2005) qualifica o *homo viator* como eminentemente itinerante, viajante, propositor de mudanças. Para o autor ser itinerante é poder estar constantemente rompendo com o instituído.

Maffesoli (2001) dá ao movimento, destaque especial, considerando o nomadismo e a errância, como processos fundantes das diversas civilizações, que eles possuem o caráter positivo ao promover trocas, rupturas, além de ser a baliza para se entender lógicas

sedentarizantes. Para o autor há uma pulsão de errância, um desejo de evadir-se, presente em cada sujeito, por isso ela é temida e cerceada.

Viver o movimento pode se expressar em outra maneira como o caso da transumância. Nesse caso, o movimento se dá de forma sazonal, com um longo caminhar até chegar ao lugar desejado, permanecendo por certo período para retornar em seguida. Esse processo era, inicialmente, de pastores, tornando-se na contemporaneidade alusivo aos movimentos migratórios que seguem essa dinâmica.

Não são apenas os movimentos migratórios que podem ser enquadrados na transumância, a itinerância está, intrinsecamente, relacionada com esse processo, visto que há idas, paradas, retomadas, voltas, tanto em longas distâncias denominada de transumância, propriamente dita quanto em pequenos trechos sob a denominação de transterminância.

A itinerância pode não ocorrer, estritamente, à maneira da transumância e da transterminância, mas seu modo de se materializar é muito próximo ao delas. O movimento de ida, parada e retorno, utilizando dos recursos dos locais de passagem e paragem para se manter, são comuns.

Se pudéssemos configurar o modo de subjetivação itinerante, este certamente, seria o do viajante, mas a forma de exercê-la, praticá-la é por etapas. A parada é um momento importante da viagem, pois se torna o momento de explorar os lugares, de entabular conversas, obter informações valiosas dos próximos itinerários, de fazer caminho e se fazer no caminho.

Estar a caminho e no caminho, estar de passagem pelos lugares, caminhar e viajar são modos engendrantes da vida itinerante. Assim, são as experiências, as trocas, as negociações com outros itinerantes, cidadãos e agentes, as apropriações dos espaços urbanos ou outros. São nas relações, nos entremeamentos do itinerante com seu contexto que ele se constitui.

Também é próprio do itinerante ser um sujeito de passagem, aquele da não permanência. O prolongamento demasiado da estada atua como um constritor e se torna uma coerção a sua vida de caminhante, ficar é a impossibilidade de conhecer outros lugares, de ter outras experiências.

Como sujeito de passagem o itinerante se torna um colecionador de experiências. Elas se transformam em orientadoras das práticas itinerantes. Quanto mais vive seu modo de vida, mais se torna desejoso de tê-las. As experiências se tornam, em muitos casos, o fim último das viagens.

Dizer que são nas relações, entre o itinerante e seu contexto, como processo característico do modo de sua constituição, é apontar que não há uma única maneira de

organização subjetiva produzidas por elas. O fazer, o viver na itinerância é marcado pelos desejos, imaginários, afetos, do itinerante com as condições ambientais, sociais, culturais, técnico-científicos, que o intermedeiam.

O itinerante não é um mero joguete do destino e das forças sociais, econômicas, culturais, menos ainda, por si só e independente do contexto, exerce sua itinerância. Há algumas formas de itinerâncias tornadas possíveis após configurações sociotécnicas, que modificou as condições materiais de determinados lugares e os modos de se mover no espaço.

Temos, como exemplo, a construção de rodovias, ferrovias, portos, aeroportos, a fabricação de automóveis, ônibus, trens, aviões, navios, de cidades e seus lugares. Ainda podemos acrescentar as modificações nas políticas, que passam a dispensar atenção a determinados tipos de itinerantes, assumindo o espaço de outras instituições, para possibilitar os deslocamentos entre cidades.

Mesmo com todas as transformações e direcionamentos das itinerâncias propiciados pelos processos sociotécnicos, políticos, econômicos e culturais, os itinerantes atuam sobre esses processos e os ressignificam, negociam caminhos, lugares e espaços por onde passar e permanecer. O modo das suas itinerâncias, tornam-se singulares, dado os atravessamentos e relações de cada sujeito em cada contexto.

Ainda que cada itinerante se singularize a depender das relações em cada contexto, podemos aventar dois modos subjetivos, mais genéricos de exercício de itinerância. De um lado estão os itinerantes não usuários dos serviços socioassistenciais e de outro os usuários dos serviços socioassistenciais. Esses modos não são exclusivos, há por assim dizer, transições entre eles.

Os processos subjetivos dos itinerantes não usuários dos serviços socioassistenciais seguem a dinâmica dos modos turísticos de deslocamento e uso dos espaços e lugares, se orientam pelos signos capitalistas. As escolhas e as viagens são pasteurizadas, espetacularizadas, mediadas por imagens. Ver, mostrar e consumir imagens são referentes em suas itinerâncias. A lógica do consumo e do descarte, é constitutiva desses processos.

Em relação aos processos subjetivos dos itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais, o uso dos espaços e lugares não segue a dinâmica de espetacularização, mesmo que as imagens os direcionem em um primeiro momento. O processo capitalístico é secundário, como mediador de acesso e permanência nos lugares. Em muitos casos, o uso das produções capitalísticas é de forma indireta ou das sobras.

Outros potentes mediadores, talvez central, para os itinerantes são as políticas, as unidades e os serviços socioassistenciais. Eles operam para a produção e reprodução da

itinerância, mediante ações e estratégias que atue sobre o movimento, tendo como direcionadores o trabalho, a família e questões de ordem afetivas e jurídicas.

O itinerante usuário dos serviços socioassistenciais é atravessado pela passagem. Ela contribui para a organização subjetiva por se tornar um elo entre o estar em um lugar e o se direcionar a outro. A procura pela passagem e a expectativa de sua concessão se configuram como organizadores do modo de estar em itinerância.

Para obter a passagem é necessário construir algumas táticas e artimanhas de convencimento dos agentes, cidadãos, de representantes de estabelecimentos filantrópicos ou de instituições religiosas. Lançar mão das táticas e artimanhas constitui uma poderosa alternativa para permanecer, provisoriamente, nos lugares e conseguir continuar os itinerários. Essas práticas acabam por ser incorporadas aos processos subjetivos dos itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais.

Os processos subjetivos dos itinerantes, usuários dos serviços socioassistenciais, requerem certa plasticidade, dada a grande frequência de cidades visitadas por eles. Cada cidade possui tamanho, modo de organização e característica própria. Saber se mover e obter os recursos necessários, requer habilidades para permanecer nos espaços e lugares, além de ter as condições básicas de higiene, alimentação e pouso.

A plasticidade consiste em conseguir entender os signos e símbolos produzidos pelos lugares de passagem. Reconhecer as diferenças entre as regiões onde as cidades estão inseridas, assim como as diferenças entre as cidades e entre os espaços cidadãos, ter uma noção geral da configuração da rede urbana, a dinâmica de oferta de passagens são apropriações necessárias para manter a continuidade das itinerâncias.

No que tange os itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais e as cidades pequenas como contexto, há uma reconfiguração subjetiva no uso e permanência nos lugares. As proximidades entre os lugares cidadãos, a menor abrangência dos espaços luminosos, capitalísticos, os investimentos das políticas sociais menores, podem contribuir para um curto aumento no tempo entre a chegada e a partida, demandando arranjos e negociações constantes para o exercício do seu modo de vida.

A duração da permanência nas cidades pequenas pode estar relacionada às distâncias em relação a outras cidades, além da periodicidade do transporte interurbano. Em cidades interioranas, com grande distância entre elas, e pequeno fluxo de ônibus interurbano, reduz a possibilidade do itinerante usuário dos serviços socioassistenciais viajar de maneira célere.

Permanecer nos espaços e lugares urbanos se configura como a alternativa frente aos imperativos espaciais, estruturais, econômicos. Nessas paradas, os itinerantes usuários dos

serviços socioassistenciais, organizam-se para conhecer a cidade e o que ela pode oferecer. É a possibilidade também de viver o tempo compassado, aprender as variações temporais conforme as disponibilidades de mobilidade nas várias configurações urbanas.

Em se tratando das vivências subjetivas em relação às temporalidades pelos itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais. Elas não, necessariamente, seguem a lógica da métrica e da velocidade da racionalidade dominante. O tempo marcado, regulado, assim como a velocidade, a pressa em se chegar aos lugares não se configuram como orientadores de suas constituições subjetivas.

Suas experiências temporais estão mais ligadas às possibilidades de conhecer, percorrer e usar os lugares citadinos, sem impor limites de permanência neles por uma via. As negociações, as estratégias e coerções para antecipar sua saída da cidade em outra via são pontos importantes da constituição subjetiva dos itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais.

Por fim, as constituições subjetivas produzidas pelos itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais, estão atravessadas pelas relações com os espaços, lugares, agentes, citadinos e políticas. Nessas relações emerge um sujeito de passagem, um sujeito que se faz entre trânsitos e paragens, mediado por passagens e viagens interurbanas e interestaduais.

A passagem em seu duplo sentido é um potente referente nas organizações subjetivas, na produção de itinerários, caminhos, percursos e nos exercícios das itinerâncias de uma quantidade significativa de pessoas que utilizam os serviços socioassistenciais e seus benefícios tanto para permanecerem, temporariamente, nas cidades quanto para se deslocar, rumar para a próxima escolhida ou disponibilizada.

3.2 RELAÇÕES ENTRE ITINERANTES, SERVIÇOS SOCIOASSISTENCIAIS E PARANAÍBA

Paranaíba, uma cidade pequena e interiorana, do estado de Mato Grosso do Sul, com, aproximadamente, quarenta e dois mil habitantes, tendo como uma das atividades principais a agropecuária, na confluência de três estados e cortada por rodovias estadual e federal recebe uma gama de pessoas anualmente, entre pessoas em trânsito, migrantes, em movimentos pendulares e itinerantes.

Muitos itinerantes que aportam em Paranaíba, são usuários dos serviços socioassistenciais e permanecem em hotéis, praças, estação rodoviária, construções ou em andanças pela cidade, entabulando conversas e negociações com citadinos, instituições

religiosas, unidades assistenciais para obter recursos para continuar na cidade e/ou para partir em direção a outra.

Os itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais, em grande parte, desembarcam em Paranaíba na estação rodoviária, e é por ela que embarcam para outra cidade no mesmo dia ou no dia posterior. Há de se destacar, ainda, a permanência entre dois dias e uma semana, e não menos importante a presença deles por mais de uma semana, chegando a ficar por até dois meses, realizando as andanças pelas ruas, centro comercial e utilizando os espaços e lugares da cidade.

O tempo de permanência dos itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais em Paranaíba, pode chegar até dois meses e apresentar uma correlação com a disponibilidade da oferta de recursos públicos, dependente da flutuação dos repasses e dos empenhos ou dos recursos obtidos das negociações com os cidadãos e estabelecimentos religiosos, com a possibilidade do uso dos espaços públicos e privados, com a permissividade dos cidadãos, agentes e gestores locais.

A possibilidade de conseguir recursos para se alimentar, vestir-se, realizar a higiene e dormir, o uso de propriedades privadas abandonadas ou inativas, juntamente, com a baixa frequência de busca ativa e de abordagem social dos profissionais da unidade assistencial, visto que o predomínio é de procura espontânea pelo serviço, acrescido da pouca atuação dos agentes públicos e cidadãos para a retirada dos lugares públicos, contribuem para a permanência dos itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais em Paranaíba.

Permanecer em Paranaíba ou rumar para outra cidade possui relação com a oportunidade ou restrição do benefício da passagem, com a oferta de recursos para a sobrevivência, acesso e permanência a lugares da cidade, com preferência para aqueles com maior probabilidade de socialização, a “permissividade” dos cidadãos e agentes, a disponibilidade de horário de ônibus, a vontade de conhecer o que a cidade pode oferecer ou a saturação das oportunidades e de obtenção de recursos.

As variações no tempo de permanência dos itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais, em Paranaíba estão atreladas aos critérios de elegibilidade e de preferência de determinados grupos para a concessão de passagens. A primazia da oferta de passagens era para idosos, mulheres sozinhas ou com filhos e famílias. As famílias recebiam maior atenção e maior celeridade no direcionamento dos recursos, para a compra das passagens, dessa forma para o prosseguimento da viagem.

Como os critérios de elegibilidade e de preferência de concessão de passagem eram direcionados às famílias, às mulheres e aos idosos, a oferta de passes rodoviários para os

homens desacompanhados era maior, quando esses públicos não aportavam na cidade, ou quando em casos esporádicos o número deles circulando pela cidade e permanecendo nas praças começava a aumentar com o passar dos dias, já constituindo pequenas grupalidades, o que demandava a atenção de autoridades locais, que cobravam a cedência de passagem para o deslocamento para as outras cidades.

No interregno entre a chegada e a partida, seja voluntária ou mediada pelas cobranças das autoridades locais, vários itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais, permaneciam numa praça da cidade socializando, enquanto outros ficavam na estação rodoviária ou em suas imediações ou mesmo circulando na área comercial.

Eles faziam usos dos espaços da cidade por períodos até prolongados, sofrendo pouca interferência das agências e agentes estatais. A cidade, de certa maneira, não tratava com urgência a saída dos itinerantes dos seus espaços. A urgência só ocorria quando se considerava que eles já começavam a constituir algumas “hordas” e incomodavam os cidadãos, e principalmente, as autoridades locais.

As “grupalidades” se formavam, ainda, pela falta de recursos para subsidiar todas as passagens, ou mesmo, por os profissionais não considerarem alguns itinerantes elegíveis para receber o benefício. Essas posturas acabavam por estender a estada de muitos que passavam a recorrer e negociar com as unidades, estabelecimentos religiosos e cidadãos para garantir a alimentação e outros bens de primeira ordem.

Em relação aos recursos para a compra de passagens para os itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais, eles eram gastos, em sua maioria, para enviá-los para as cidades vizinhas ou mais próximas. Esse processo permitia cumprir dois objetivos: contribuir para a produção do deslocamento dos itinerantes e aumentar o número de passagens ofertadas, pois caso os benefícios fossem para longa distância a quantidade distribuída caía drasticamente.

Houve também, no tocante, a permanência dos itinerantes na cidade, um movimento da política de assistência social municipal, por um período aproximado de um ano de realizar triagem e comunicar a família com o intuito de encaminhá-los até a cidade em que ela residia ou para grandes cidades da rede de influência. As passagens para cidades como Campinas, São Paulo, Goiânia, Uberlândia, Campo Grande e Cuiabá, são exemplos desse processo.

Esse foi um movimento temporário e uma tentativa da política de assistência municipal cumprir os dispostos no SUAS, mas o que prevaleceu foi a política de concessão de passagem para as cidades próximas. Tal processo é o mais comum e recorrente na maioria das cidades, construindo uma segmentaridade das paragens dos itinerantes, até chegar aos destinos escolhidos por eles.

A concessão de passagem, para a cidade mais próxima, pelos profissionais dos serviços socioassistenciais, não necessariamente, coaduna com os destinos desejados e/ou requeridos pelos itinerantes atendidos. Há uma grande divergência e a não complementaridade entre esses dois pontos. Os trajetos são diferentes a depender do ator: para o profissional, a lógica é do recurso e do itinerante, é do caminho e do destino. Caminho esse entremeado por paragens e passagens.

Para a obtenção de passagens para ir ao destino requerido ou em direção a ele os itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais necessitam negociar, constantemente, ceder em alguns momentos, principalmente, na escolha dos horários de viagem e, em algumas ocasiões na escolha da cidade de destino. Nas negociações as cidades preferenciais para o embarque eram as do estado de Mato Grosso do Sul e das cidades próximas do estado de São Paulo.

Após as negociações e a escolha da cidade, os itinerantes se direcionam à estação rodoviária, no horário próximo da partida, munido da passagem para seguir viagem. Os profissionais adotaram essa postura nos últimos anos. Antes a dinâmica era do profissional se direcionar para a rodoviária e embarcar os itinerantes. Há de certa maneira, um posicionamento de não fiscalização do embarque, ficando a critério do itinerante permanecer ou ir para outra cidade.

Permanecer na cidade após obter a passagem, pode significar para o itinerante não conseguir outro benefício do serviço socioassistencial e necessitar recorrer a outros estabelecimentos ou a cidadãos, para poder ir para outra cidade. Ficar na cidade tendo recebido o benefício, pode se tornar contraproducente, requerendo maiores negociações com agentes e agências municipais, talvez aí resida a escolha por entregar, diretamente, ao itinerante o passe rodoviário.

O passe rodoviário é um dos mais importantes fios condutores nas relações estabelecidas, entre os itinerantes e os profissionais dos serviços socioassistenciais. Ele se torna o fim a ser requerido pelos itinerantes e o meio de atendimento para os profissionais. A passagem se transforma no referente da política de atenção ao itinerante, pois atende as demandas do município e favorece o deslocamento.

Outro ponto importante da relação entre itinerantes e unidade dos serviços socioassistenciais é a disponibilização de alimentação aos itinerantes, que procuram o CREAS e não conseguem a passagem imediata. Há a oferta pela manhã de pão, café ou leite e no almoço de um marmitex, havendo a restrição da oferta deste. Ao itinerante é assegurado

apenas um marmiteix. Essa prática é adotada tanto por uma questão financeira, como um modo de não produzir o prolongamento da estada.

Os contatos entre os profissionais dos serviços socioassistenciais e os itinerantes ocorriam, preferencialmente, dentro da unidade do CREAS da cidade. Os contatos em espaço aberto eram pouco frequentes, ocorrendo por meio de busca ativa, denúncia ou por solicitação da secretaria de assistência social, da prefeitura ou ministério público. Dessa forma, podemos inferir que as relações estabelecidas estavam mais ligadas aos aspectos institucionais do que com práticas institucionalizadas.

A maior frequência de relações ocorrendo no espaço da unidade do CREAS contribuía, em grande medida, para a permanência na cidade e para as andanças e usos dos lugares da cidade pelos itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais, pois eles estavam de certa maneira, sofrendo pouco monitoramento dos agentes e políticas municipais, possibilitando exercer a socialização e negociações com os cidadãos.

Dentro da cidade havia alguns lugares preferenciais para os itinerantes praticarem suas andanças, usos e negociações. Estes eram a estação rodoviária e suas imediações, as praças onde havia igrejas e a região central. Como a cidade é pequena, a distância entre os lugares é pequena, podendo ir de um lugar a outro em poucos minutos, contribuindo para os itinerantes lançar mão das táticas e artimanhas, podendo fazê-las em vários deles, no mesmo dia, ou mesmo em um período de horas.

Os lugares utilizados pelos itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais em Paranaíba, não são apenas os de circulação de capital. Há também o uso dos espaços e lugares considerados como degradados, pouco ou não habitados e aqueles em que não há grande circulação do capital. Numa proximidade às observações de Milton Santos, há usos dos espaços luminosos e opacos. Os luminosos são usados para obter recursos e os opacos para socializar e “habitar”, temporariamente.

Esse duplo movimento é realizado, enquanto o itinerante permanece na cidade. No entanto, alguns preferem estacionar em determinados lugares e permanecer a maior parte do tempo. Nesses lugares é possível entabular conversas, contar causos e anedotas, abordar os cidadãos que transitam e usar das táticas e artimanhas para angariar recursos ou bens de consumo, para manter-se na cidade e utilizar nos momentos de socialização.

Dois foram os lugares preferenciais: a estação rodoviária, por possuir áreas com arborizações e espaço aberto nas plataformas, inclusive com a possibilidade de o itinerante dormir próximo aos guichês. O outro espaço é uma praça, próxima à estação rodoviária, por

ser o ponto de encontro e socialização de itinerantes, que aguardam o embarque ou que estão aproveitando as oportunidades oferecidas pela cidade.

No tocante aos itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais que aportavam e permaneciam, temporariamente, em Paranaíba, a maioria era composta de homens, mas havia mulheres exercendo andanças e usando os lugares da cidade. Os lugares de andanças e de uso eram comuns, tanto para os itinerantes, quanto para as itinerantes e o tempo de permanência menor das mulheres se deve a estratégia da política municipal, de dar preferência a elas na concessão do benefício.

Ao tratar da idade dos itinerantes que permaneciam na cidade e foram atendidos com passagens, percebemos que todos possuíam dezoito anos ou mais, com maior tendência para aqueles com idade entre vinte e cinco e cinquenta e cinco anos. Havia, um número considerável de pessoas acima dos sessenta anos atendidos e estacionando, temporariamente, na cidade.

Quanto às crianças e adolescentes, protegidas pelas políticas públicas destinadas a elas, como o Estatuto da Criança e do Adolescente – ECA (BRASIL, 1990) criou-se mecanismos coibitivos de andanças e viagens, sem a presença ou autorização do adulto responsável. Dessa forma, realizar itinerâncias sozinhos, torna-se uma tarefa quase inviável.

Quando conseguiam e chegavam a Paranaíba, ficavam sob os cuidados dos profissionais do CREAS, até o contato com a família ou com o Conselho Tutelar da cidade de origem. A criança ou adolescente, só era liberado, quando o familiar ou algum conselheiro viesse buscá-lo.

Os itinerantes que passavam por Paranaíba, declaravam vir de uma série de cidades, dos mais variados estados, com predisponência dos estados de Mato Grosso do Sul, São Paulo, Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. O maior número de itinerantes vindo desses estados e desembarcando em Paranaíba se deve, principalmente, as rotas de ônibus que percorre as rodovias que atravessam a cidade.

O grande número de itinerantes vindo do mesmo estado (Mato Grosso do Sul) para Paranaíba, muito se dá pelo processo de encaminhamento deles pelos serviços socioassistenciais das cidades próximas. Esse processo é análogo nas cidades do estado de São Paulo, Goiás e Minas Gerais próximas a divisa com o estado de Mato Grosso do Sul.

Essa dinâmica pode produzir a falsa sensação da origem dos itinerantes serem realmente das cidades próximas, pois pode ocorrer uma imbricação entre a última cidade por eles passada e a resposta dada aos profissionais dos serviços socioassistenciais. Dizer estar

vindo da cidade vizinha ou próxima, não significa necessariamente, este ser o seu lugar de origem.

Os itinerantes ao escolherem ou serem enviados a Paranaíba ou a qualquer outra cidade, em sua maioria, não desembarcam a fim de permanecer e conhecer seus recantos e atrativos. A cidade, inicialmente, se torna apenas um ponto de paragem até a próxima viagem. A cidade para o itinerante, no primeiro momento, é o local de passagem dentro do seu itinerário, construído e reconstruído, conforme os lugares apresentados.

É durante o processo de negociação com os profissionais dos serviços socioassistenciais para obtenção de passagem, que eles vão permanecendo e começam a fazer as andanças e usos dos lugares. À medida que vão permanecendo e estabelecendo relações com os espaços, lugares e pessoas da cidade, vão produzindo significados sobre a cidade e sua forma de lidar com eles.

Os estados de destino, seguem a mesma dinâmica, com predisponência de Mato Grosso do Sul e São Paulo, seguidos por Goiás e Minas Gerais. O motivo, principal, para tal processo se deve ao fato dos três últimos fazerem divisa com Mato Grosso do Sul e as cidades com maiores índices de “destino” dos itinerantes serem vizinhas no estado ou, em outros estados, as próximas da divisa com Mato Grosso do Sul.

No tocante ao destino ser prevalente as cidades próximas dentro de Mato Grosso do Sul e dos estados vizinhos, ocorre por Paranaíba seguir a mesma dinâmica das outras cidades, e assim ofertar passagens para as cidades próximas, com linha de ônibus, que vai na mesma direção delas. Esse processo pode produzir uma ideia equivocada sobre as escolhas dos itinerantes, mas contribui para entender a dinâmica de produção de deslocamento, constituído pela cidade.

A diferença de Paranaíba, em relação a muitas cidades, consiste no fato do tempo para a concessão de passagens para os itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais. Não há urgência em encaminhar os itinerantes, seja por não realizar busca ativa, constantemente, seja não fazendo abordagem de rua ou na estação rodoviária, ou mesmo por questões de distribuição de recursos.

A questão da distribuição de recursos e os outros modos de trabalho dos profissionais dos serviços socioassistenciais, por si só, não explica a permanência dos itinerantes nos lugares da cidade por dias ou semanas. Uma possibilidade explicativa é pela organização da cidade e sua constituição, que produz uma tolerância e uma permissividade relativas nas relações, com os itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais.

Ao tratar de Paranaíba e suas relações com os itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais, ela se tornou um ponto de passagem e de paragem para eles seguirem viagem. A passagem ou paragem não ocorria de maneira homogênea, ela poderia durar horas, dias ou semanas. Porém, o ponto fundamental consistia na postura do itinerante em não fixar na cidade.

Paranaíba, como a maioria das cidades, são desaguadouros temporários de itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais, mais ou menos, receptivas, com estratégias de produção de deslocamento, mais ou menos, céleres, controle mais rígido ou flexível dos lugares de uso e de circulação, com cidadãos mais ou menos propícios a contribuir com recursos entre outros, contribui para o tempo de permanência e dos lugares utilizados.

A cidade por sua localização, sua organização territorial e espacial, sua constituição histórica e sociocultural e suas conexões com outras cidades da região possui um modo próprio para lidar com os itinerantes, que desembarcam, percorre suas ruas e usa os lugares públicos e/ou privados.

Ela, por não acionar os agentes para monitorar e acompanhar a entrada dos itinerantes e realizar as atividades de busca ativa e abordagem social, cotidianamente, possibilita as condições para a permanência daqueles que decidiram alongar sua estada. Ao decidir permanecer, o itinerante tinha de lançar mão de suas táticas e astúcias para conseguir obter recursos para suas necessidades básicas, até a obtenção da passagem para a continuidade de sua itinerância.

A unidade de atenção aos itinerantes, usuários dos serviços socioassistenciais, ofertava ao itinerante café ou chá com bolachas, em alguns dias, e apenas uma refeição no horário do almoço. Essa era uma estratégia para, indiretamente, não criar condições para o prolongamento da estada do itinerante na cidade, forçando-o, caso ele decida permanecer, a recorrer a instituições religiosas e negociações com os cidadãos.

A forma de trabalho e organização da política de atenção aos itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais, que estavam e permaneciam na cidade, por não atuar de forma incisiva e recorrente para deslocá-los, tanto dentro dos espaços cidadão, quanto para outras cidades, concentrando os esforços em conceder passagem para aqueles que procuram os serviços, voluntariamente, além de privilegiar o encaminhamento de mulheres, famílias e idosos, tudo isso vai construindo as relações e os modos de lidar com os itinerantes dentro de seus espaços.

Os modos de atenção dos agentes públicos e de relação da cidade e dos cidadãos com os itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais vão produzindo as relações, mediadas

por afetos, processos cognitivos, subjetivos, políticos, materiais, socioculturais, entre outros, vão criando o imaginário da cidade, passado e repassado pelos itinerantes nas conversas com outros, além das condições materiais para a continuidade de atenção e relação da cidade com esse público.

As relações não ocorrem apenas de maneira unilateral, da cidade sobre o itinerante. Ele é parte, fundamental, nas relações, por sua incursão nos espaços e lugares da cidade e seus embates e negociações com agentes, estabelecimentos, instituições e cidadãos. Sem os itinerantes, as cidades não experienciariam usos e andanças, e outras formas além das impostas e ditadas pelos modos de produção capitalista.

Ser e estar, em itinerância, é ocupar os espaços e lugares, promover mudanças e atravessamentos, romper com os assentamentos físicos e subjetivos, desestabilizar as cidades e reorganizar seus modos de produzir suas políticas, práticas e interações. A relação entre cidade, serviços socioassistenciais e itinerantes possibilita ressignificar as formas de viver em comunidade, opera novos modos de interações, reproduz estereótipos e violências, cria imaginários sobre figuras e modos de vida imanentes à cidade.

Por fim, a vida cidadina só ocorre por atravessamentos, por relações. Sem elas a cidade paralisa, engessa e impede a mudança. Os itinerantes, dentre eles, os usuários dos serviços socioassistenciais, são figuras ímpares para dar dinâmica e mobilidade as cidades. Mover-se e produzir o movimento, estabelecer relações, aprender a construir táticas e artimanhas são partes do fazer das cidades, dos cidadãos e as pessoas que as atravessam. Viver a e na itinerância se torna, também, um modo de produzir as cidades e suas relações.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As transformações socioculturais e dos modos do sujeito viver consigo e com os outros e de experimentar o espaço e o tempo, tornando-os cada vez mais acelerados e breves, reconfigura as relações, os afetos, as formas de estar e exercer as mobilidades e as maneiras do fazer das cidades. A imbricação de tempos e racionalidades modernas e pós-modernas faz da cidade um tecido complexo e mutante, porém guardando alguns modos aproximativos de lidar com aqueles caminhantes e usuários de seus espaços.

Os modos mais predisponentes de lidar com os caminhantes e usuários dos espaços e lugares, constituem-se em estratégias para disponibilizar e direcioná-los a certos espaços e lugares da cidade, geralmente aqueles com pouco ou nenhum contato com cidadãos, ou mesmo para deslocá-los para fora dos seus limites, encaminhando-os para outros municípios, seja por meio de passagens ou mesmo, como ocorreu décadas atrás, de maneira corriqueira, o despejo deles em algum lugar fora da cidade.

Dizer que esses são os modos predisponentes para lidar com os caminhantes e usuários dos espaços e lugares da cidade, não significa serem estes os únicos e exclusivos. As cidades podem não exercer uma ação direta sobre a mobilidade deles, postergando ou não executando os dispostos nas normativas estatais e nas políticas municipais, possibilitando maior tempo de parada e de andanças pela cidade.

Andar pelas cidades é um fenômeno que ganhou impulso e novas configurações com o advento da modernidade. Nos últimos séculos é cada vez maior o número de pessoas transitando de um lugar a outro da cidade, seja a pé ou por outros meios como bicicleta e veículos automotores, antes de modo compassado e hoje sob a insígnia da velocidade, como bem sustenta Virilio (1996). Viver a velocidade e ser controlado por ela é a tônica da contemporaneidade.

A velocidade como modo de andar pelas cidades não é totalitária. Houve e ainda há exercícios de caminhadas, que consideram o andar lento e o entabular relações como fundantes e organizadores do sujeito trajetivo. O uso e apropriação das ruas e dos espaços cidadãos, de modo diverso da racionalidade reinante era feita pelos trapeiros, *flâneurs* e hoje de pessoas em situação de rua, como os trecheiros, migrantes, itinerantes, etc.

Benjamin (2015, 1995), João do Rio (2013), Certeau (2014); Debord (1957/2003) e Jacques (2012, 2005) contribuem cada um a sua maneira, para tratar das andanças pelas cidades, como modos de organização subjetiva e de afirmação de suas práticas cotidianas. O

andar e sua relação com as ruas, passagens, construções, encruzilhadas, com o que são deixados nesses espaços, fazem parte do fazer caminhante na cidade.

A figura do *flâneur* é central e paradigmática na discussão de Benjamin (2015, 1995) na Paris de meados e fins do século XIX, do sujeito contestador das transformações da cidade rumo ao “desenvolvimento”, a celeridade e velocidade dos modos de experimentar a cidade. O andar devagar, conhecer as passagens, apropriar das nuances e artefatos, tudo isso, ainda encontra ressonância na forma como os itinerantes vivem as cidades.

Em se tratando dos espaços e lugares próprios para os *flâneurs* e outros sujeitos em movimento, a rua se torna o ambiente, principal, para o desenrolar das andanças e da apropriação da cidade. A rua como lócus da produção e manutenção da vida da cidade é tema tratado por João do Rio (2013) ao relatar e descrever as interações e artimanhas dos vários atores, que a compõem, mas que estavam em processo de aniquilação pela política imperialista, no início do século XX. Em uma leitura de Milton Santos (2014a, 2014b, 2014c, 2014d) é a sobreposição dos espaços luminosos sobre os opacos.

As andanças pelos espaços opacos se tornaram o eixo orientador de uma gama de sujeitos que visavam mudar a relação dos cidadãos com os espaços urbanos, um deles foi o movimento situacionista liderado por Guy Debord (1957/2003), de produzir derivas e psicogeografias. A proposta era construir ambiências, para intencionalmente, produzir experiências e ressignificações sobre a cidade, seu modo de organização e os impactos sobre as subjetividades.

Esse movimento, é relatado por Jacques (2012, 2005) ao caracterizar as diversas maneiras de experiência dos espaços e lugares urbanos e suas ressonâncias, nos modos de vida das pessoas estarem e viverem na cidade, como as flanâncias, as derivas, as deambulações, as desorientações, a lentidão e a apropriação. Esses processos produzem implicações na relação do sujeito com os espaços e lugares construídos, suas intencionalidades e suas rupturas.

Construir outra relação com os espaços e lugares da cidade é um dos modos primordiais dos praticantes ordinários da cidade, como aponta Certeau (2014), para tanto necessitam lançar mão de táticas, artimanhas e argúcias para exercer a arte do fazer cotidiano na cidade. Fazer outro uso dos lugares, praticar as delinquências, pervertendo os instituídos é uma forma de resistência e apropriação deles.

Os sentidos, vivências, experiências dos caminhos percorridos, muitas vezes transformados em labirintos, são meios dos praticantes ordinários da cidade, neles inclusos pessoas em itinerância, perderem-se e se encontrarem, pois se arriscam a desvendar o

desconhecido, fazendo-o familiar e tornar o conhecido em estranho. Cada passagem, paragem, garimpagem torna singular à apropriação dos lugares da cidade.

A apropriação dos espaços e lugares da cidade, em muitos casos, ocorrem de maneira diversa da convencional, visto que o tempo para tal apropriação é encurtado por medidas, políticas, estratégias da cidade sobre algumas figuras ou grupos populacionais, como migrantes, pessoas em situação de rua, trecheiros e itinerantes. Eles precisam criar estratégias de enfrentamento, para poderem estar e usarem os lugares. Nesse embate é que se produzem os sentidos de vinculação, mesmo temporária, aos lugares.

Os espaços e lugares da cidade não são disponibilizados e dados de maneira igualitária a todos. Há conforme os arranjos sociotécnicos, políticos, econômicos uma organização para determinados atores fazerem uso, como no caso dos espaços luminosos, construídos e sustentados pelo circuito superior da economia e destinado às pessoas ligadas ao capital nos dizeres de Milton Santos (2014a, 2014b, 2014c, 2014d, 2013). Nesses espaços as pessoas do circuito inferior da economia são aceitos, fundamentalmente, caso sirvam e mantenham o capital.

As pessoas do circuito inferior da economia urbana usam e ressignificam os espaços opacos da cidade, aqueles da lentidão. Estão nas margens dos espaços luminosos, mas nem por isso, são menos importantes. Neles as relações e os usos são de modos bem diversos, é mais do tipo corporal, mediado por outros signos e artefatos além do dinheiro. Os espaços opacos são próprios dos praticantes ordinários da cidade, neles inclusos pessoas em trânsito, itinerantes pobres ou empobrecidos.

Os itinerantes pobres ou empobrecidos, ou mesmo aqueles que estão em situação de vulnerabilidade e risco social, estão em interação constante com os espaços e lugares opacos, indo e se infiltrando em alguns momentos, nos espaços e lugares luminosos, para obter recursos, para manter sua estada na cidade e para poder viajar para a próxima cidade.

Como nesses espaços e lugares a obtenção de recursos não são contínuos e recorrentes, os itinerantes se tornam usuários dos serviços socioassistenciais, principalmente, das unidades dos Centros Especializados de Assistência Social e das políticas de assistência social. É por meio desses serviços que os itinerantes exercem e mantêm os itinerários pelas cidades.

Esse processo não ocorre de maneira unilateral, com a decisão exclusiva dos itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais. A política de assistência social possui estratégias de atenção, protocolos, diretrizes normativas e orientadoras para atuar sobre uma

variedade de pessoas em situação de vulnerabilidade e/ou pobreza, inclusive os itinerantes. Ela exerce papel ativo e direcional no deslocamento deles.

A dinâmica entre serviços socioassistenciais e itinerantes usuários destes é um processo complexo e singular. Por mais que possua semelhanças, dá-se de maneira particular em cada cidade. É no jogo de permanecer, usar os espaços e seguir viagem que essa relação vai se constituindo e construindo as relações. Isso não se dá sem tensões, rupturas e negociações entre os itinerantes, os serviços socioassistenciais e a cidade.

A itinerância mantém relação intrínseca com os serviços socioassistenciais, por eles gerirem e disponibilizarem os recursos, traçarem as estratégias de atendimento e de acompanhamento. Essa relação é mediada pela política municipal, a ação de agentes públicos de outras políticas e pelo modo de organização, receptividade ou interdição dos cidadãos.

Em suma, a itinerância de pessoas em situação de vulnerabilidade e/ou de pobreza ocorre na cidade, pela cidade e entre cidades nas relações entre os itinerantes, os serviços socioassistenciais, políticas, agentes públicos, cidadãos, condições materiais, socioeconômicas, socioculturais, entre outros, tendo a passagem como um dos organizadores desse processo.

A passagem rodoviária foi se consolidando como o mecanismo, principal, para a produção e manutenção da itinerância tanto pelos serviços socioassistenciais, quanto para os itinerantes usuários destes. Com as reorganizações das políticas sociais e dos benefícios assistenciais, sob a construção da lógica do retorno à família, a reconstrução e fortalecimento dos vínculos, a passagem se tornou o passaporte para o encaminhamento de itinerantes. No entanto, esse processo tomou outra dimensão e se configurou num artifício para deslocamento de pessoas a cidades próximas, mesmo que sob a justificativa de retorno à família.

A passagem como organizador de mobilidade e deslocamento de pessoas em trânsito não é uma questão recente, na década de 1970 Di Flora (1976) já descrevia esse processo de encaminhamento via estrada de ferro Noroeste paulista. Nos fins dos anos 1990 e início dos anos 2000, antes do advento do SUAS, Justo (2011) apresenta essa modalidade, agora via ônibus, mediado pelos CETRENS.

Em pesquisa realizada entre 2013 e 2014, Freitas (2014) discorre sobre a produção de mobilidade de pessoas em trânsito, levada a cabo pela política assistencial de uma cidade do interior paulista, mediante passagem rodoviária e com construção de serviço específico para tal fim, dentro do espaço da estação rodoviária. Esse processo possui feições dos modos atuais de atenção a pessoas em trânsito e itinerantes atendidos pela assistência social, fazendo da passagem o meio e o fim do êxito da política municipal.

A passagem rodoviária como meio precípua para a produção e exercício da itinerância, pode ser considerada como um corolário das transformações sociotécnicas, tecnológicas e socioculturais ocorridas no país, principalmente, nos dois últimos séculos. Os arranjos dos sistemas viários, de rede de cidades e das regiões de influência contribuem de maneira contundente para dar o tom da dinâmica e rotas de deslocamento de populações e de figuras, que fazem do caminhar, mover-se, seu modo de vida.

Em se tratando dos sistemas viários, com a passagem dos sistemas marítimos para os terrestres, inicialmente ferroviário e chegando ao rodoviário, como predisponente a partir da década de 1950, reconfigurou os espaços intra e intercity permitindo ligações entre vários pontos antes inacessíveis.

Juntamente com a abertura de rodovias, o incentivo estatal para a produção de veículos automotores, aumentou, significativamente, o contingente de pessoas se deslocando pelas cidades, principalmente na região concentrada. Um dos meios de transporte que ganhou impulso foi o via ônibus, muito devido às concessões estatais para a exploração de rotas esquadriando os itinerários para obter maiores ganhos.

As políticas sociais, em especial a de assistência social, não ficaram alheias a esse processo e começaram a utilizar dos serviços ofertados pelas empresas de ônibus, para por em trânsito pessoas não residentes na cidade, que aportavam nela. Esse processo se tornou hodiernamente, na maioria das cidades brasileiras, o modo exclusivo de atenção, a itinerantes e outras pessoas em trânsito, no que tange a continuidade dos deslocamentos.

Hoje a passagem rodoviária via ônibus configura-se como o mecanismo, principal, utilizado pelos serviços socioassistenciais, para direcionar os usuários itinerantes atendidos. A oferta do benefício, via de regra, é para a cidade mais próxima, principalmente, se o serviço for de uma cidade pequena. A predileção por cidades próximas se deve a um duplo aspecto: por limitações orçamentárias e para atender as solicitações, dos itinerantes.

Outros fatores para utilizar a passagem rodoviária consistem na amplitude de vias de destino, que os ônibus podem ir, na celeridade do deslocamento de itinerantes, devido à variedade de horários de partida dos ônibus, o valor das passagens, geralmente, não é muito elevado, há pouca restrição quanto a estética e sobriedade dos usuários, que se entrelaçam para a concretização da política.

Em cidades pequenas de estados com distância significativa entre municípios, essa dinâmica ganha contornos diferentes, muito devido à baixa frequência de parada e partida de ônibus, ao aumento dos valores gastos com as passagens, as limitações orçamentárias, as condições das rodovias, as políticas municipais e os agentes que as executam, acrescido pelo

modo dos cidadãos lidarem com os itinerantes que aportam nelas, dão o tom da permanência célere ou prolongada.

As andanças dos itinerantes nas cidades e entre as cidades se tornou possível além das configurações e reconfigurações das estruturas viárias pela constituição da rede de cidades no Brasil. Esse processo é descrito por Deffontaines (1944a, 1944b) ao afirmar a vocação dos brasileiros, pela mobilidade desde os princípios da colonização, ao utilizar os caminhos, ao construir pousos, arraiais, freguesias e vilas.

Esses recantos de agrupamentos foram os protótipos das modernas cidades, por os caminhos se transformarem nas atuais rodovias. É por tais caminhos que as cidades vão se instalando e exercendo papel de destaque na região, conforme as atividades desenvolvidas. Inicialmente esse processo se dava de maneira aleatória, mas a partir do século XX o Estado assume papel decisivo para a constituição da rede de cidades no país, seja para garantir as fronteiras, seja para explorar as regiões pouco habitadas.

O investimento do Estado em algumas regiões modificou os espaços e os territórios do país. O direcionamento de determinadas atividades para determinadas áreas criou bolsões populacionais em vários lugares. A mais antiga e com maior destaque é a região concentrada, compreendendo as regiões Sudeste e Sul, centro da infraestrutura, da economia, da decisão política e da concentração populacional.

A região concentrada possui a mais complexa e intrincada rede urbana do país, com o maior número de metrópoles e regiões metropolitanas. Nelas os fluxos de pessoas e capitais são mais intensos e, por esse motivo, acabam por exercer influência sobre as interlândias e regiões próximas. A influência sobre outras cidades contribui para a orientação do fluxo de pessoas e das linhas de ônibus para deslocá-las. Dentro dessa dinâmica os itinerantes se movem e usam o que as cidades oferecem.

A preponderância da região concentrada é fruto, conforme Milton Santos (2013, 2008) da distribuição desigual da urbanização no país. Fora da região concentrada há bolsões populacionais nas proximidades de metrópoles regionais, o que produz um movimento tipo centrífugo e às vezes disperso, em direção a essas regiões. Em muitos desses bolsões há a centralidade na agroindústria, o que propicia o deslocamento de pessoas, inclusive itinerantes a esses lugares.

As cidades pequenas por manterem relações com as cidades de maior porte e sofrerem influência, recebem e enviam delas pessoas com maior frequência, muito por serem pontos de passagem das rotas de ônibus, que transitam entre cidades maiores e centrais da mesma ou de

outra região de influência. Os itinerantes usam desse expediente para, segmentariamente, desembarcarem nas cidades do trajeto do ônibus.

Em Paranaíba a dinâmica é muito próxima da descrita, atua como ponto de paragem de ônibus em trânsito, entre cidades maiores e de influência, está próxima a cidades com vocação para a agroindústria, recebe uma gama de pessoas, muitas em trânsito e itinerantes. Aqueles que não conseguem se deslocar com seus próprios recursos, acorrem aos serviços socioassistenciais, para se direcionar, principalmente, às cidades com forte característica agrícola.

Os itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais de Paranaíba, em sua maioria, não possuem profissão com alto grau de especialização, realizam trabalhos manuais e fazem bicos para se sustentarem, quando não conseguem recursos dos cidadãos ou dos serviços. Muitos sofrem com o processo de mecanização da agricultura como sustenta Justo (2011) e da pecuária, mesmo assim insistem em ir para as cidades com essas características, como que por teimosia ou para denunciar a precariedade de trabalho, ao qual estão submetidos.

Não é apenas por motivo de emprego que os itinerantes aportam, temporariamente, em Paranaíba ou que se deslocam a partir dela para outras cidades. Outros, são destacados nas conversas com os profissionais dos serviços socioassistenciais, como visitar ou retornar à família, questões relacionadas à justiça, saúde-doença ou mesmo para conhecer o mundo. Os motivos ditos pelos itinerantes colaboram para conseguirem passagem, mas dificilmente, para os destinos escolhidos.

Mesmo não conseguindo ir, diretamente, aos lugares escolhidos, os itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais, conseguem lançar mão de táticas para obter recursos para chegar ao lugar desejado, mesmo que o tempo de viagem se prolongue e os caminhos se tornem sinuosos e intermitentes.

Os itinerantes, mesmo com os desvios dos caminhos, dos itinerários não deixam de exercer seu modo de vida. O movimento, a trajetividade como escreve Rouanet (1993), a vagabundagem, a errância conforme diz Maffesoli (2001) ou as práticas ordinárias na cidade nos dizeres de Certeau (2014) fazem parte da sua constituição subjetiva. Estar na cidade, andar por ela, usar seus lugares e ir para outras é um modo de organização, predisponente, dos itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais.

As cidades e o caminhar são dois modos de organização subjetiva dos itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais. Elas são o meio e o fim para as suas paragens, são os habitats temporários entre um itinerário e outro. O andar pelas cidades e o uso dos lugares

citadinos constituem-se nos referentes de se estar e viver na cidade, são por meio deles que os itinerantes se constituem e se reconhecem.

As andanças e os usos dos lugares reforçam o direcionamento às cidades, pois são a partir deles que é possível entabular e manter negociações para obtenção de recursos, para estar, provisoriamente, na cidade e manter sua itinerância. O itinerante possui uma vinculação à cidade, diferente dos citadinos, entretanto, não é uma vinculação a uma cidade em especial, mas à cidade em sua constituição, já que sem a cidade não haveria a materialização de suas andanças.

O sujeito itinerante, à maneira dos sujeitos na contemporaneidade, está sob os signos da aceleração do espaço-tempo, vivem conexão com a velocidade, com a dromopolíticas, nos espaços de trânsito. Portanto, a mobilidade e o trânsito os atravessam e os constituem, assim com os demais sujeitos. Porém, o modo de viver e experienciar a mobilidade ganha contornos diferentes, ele também pode ser forçado a se mover ou se mover de modo diverso do instituído.

O itinerante, usuário dos serviços socioassistenciais, por sua relação com o espaço-tempo, com a cidade e com as políticas sociais e de mobilidade sofrem de maneira mais intensa e próxima, essas variadas configurações contemporâneas das formas de vida em movimento. É preciso aprender a lidar com os direcionamentos, as modulações, coerções e com o modo lento de se mover, principalmente nos espaços e lugares das cidades.

É parte constitutiva da produção da subjetividade do itinerante o mover-se lento como um modo de apropriar dos espaços e lugares urbanos. É por meio deles que o itinerante, usuário dos serviços socioassistenciais, se torna um praticante ordinário das cidades. Sem isso, sua estadia na cidade pode se tornar tortuosa ou improvável.

Não podemos esquecer, que como constitutivo dos modos de subjetivação dos itinerantes, as relações com os serviços socioassistenciais e com as cidades por onde andem, passam e permanecem, temporariamente. É na relação com a cidade, com seus serviços, suas políticas, seus agentes, seus espaços e lugares, que o itinerante vai se produzindo e a cidade construindo formas de receber e lidar com ele.

Dada a proposta de pensar e discutir a relação entre o processo de itinerância, o itinerante e seu modo de se organizar, os serviços socioassistenciais, funcionam como o ponto de referência, para se obter o passaporte para outra localidade e a cidade como o lugar para permanecer, provisoriamente, e estabelecer relações e trocas, apresentaremos a título de conclusões provisórias oito assertivas, que tentam dar conta da discussão estabelecida.

I

A itinerância é afirmação e atualização dos modos de viver em movimento, ocorridos desde os tempos antigos e os itinerantes são os sujeitos que exercem e atualizam esses modos de vida. Ela não é a única e exclusiva maneira possível de se mover, conhecer o mundo e se constituir, subjetivamente, por meio do movimento. Ela se aproxima e se confunde com outras formas, mas guarda algumas singularidades como o ir, parar e prosseguir, produzir percursos e itinerários. É nessa espécie de segmentaridade, como modo de fazer os itinerários, um dos seus pontos fundamentais.

II

Na contemporaneidade, as formas de viver a itinerância e os outros modos de viver o movimento, a mobilidade transfigurou-se e passou a ter outros mediadores, principalmente as produções sociotécnicas e tecnológicas. Uma das experiências mais marcantes é em relação à compressão do espaço-tempo, da velocidade e da transitividade. Não se poder parar, ser coagido a se mover constantemente, também faz parte da lógica contemporânea. Outra produção contemporânea foi a forte distribuição desigual das formas de exercer a mobilidade e de aceder e permanecer nos lugares, alimentada por uma lógica, excludente e complementar: incentivo a poucos e cerceamento e compulsoriedade para muitos.

III

Entre os muitos que experienciam o cerceamento e a compulsoriedade da mobilidade estão os itinerantes, principalmente, aqueles em situação de vulnerabilidade, pobres, empobrecidos e que não possuem os meios técnicos, tecnológicos, políticos, sociais e econômicos para se mover ou para deixar de se mover sem as constrições, restrições e coerções exercidas sobre eles. Precisam estar em constante negociação, para poder permanecer ou se deslocar, mesmo a contragosto e para lugares não imaginados, inicialmente. Fazem parte dessa dinâmica, os itinerantes usuários dos serviços socioassistenciais, em suas relações, com tais serviços e com as cidades.

IV

O modo como ocorrem as relações, entre itinerantes, os serviços socioassistenciais e a cidade é singular, mesmo havendo proximidades, no tocante à atenção dos serviços e das cidades. Um ponto de convergência do modo de atenção são as políticas sociais estatais, em especial, da Assistência Social, com a prerrogativa, descentralização, de retorno à família, territorialidade, atuação sobre as vulnerabilidades, riscos e fortalecimento de vínculos. Outro aspecto, diz respeito às reproduções de políticas municipais consideradas exitosas, na produção de mobilidade. Porém, a forma como cada cidade constrói e executa sua política municipal, como os cidadãos e agentes lidam com a questão da itinerância e como os modos de vida itinerante, a localização geográfica (estado ou região do país), as condições socioculturais e econômicas, a rede rodoviária e de transporte, entre outros, dão a dinâmica da singularidade da atenção aos itinerantes, que aportam nelas.

V

A singularidade, do modo de atenção, dispensado aos itinerantes pelas cidades pode produzir, efetivamente, ou no imaginário, cidades mais abertas, propícias, melhores para obter recursos, tolerantes, ou mesmo, fechadas, intolerantes, violentas, assépticas, etc. Essa afirmativa não pode ser entendida de maneira dicotômica, pois nenhuma cidade atua, exclusivamente, de uma determinada forma. Na sua complexidade, ela possui tantos modos e ações consideradas de abertura e tolerante, quanto de fechamento e assepsia. O ponto importante nessa questão é o grau de investimento da cidade sobre um ou outro modo de atuar sobre os itinerantes.

VI

A singularidade de Paranaíba no modo de atenção aos itinerantes, em especial os usuários dos serviços socioassistenciais, está atravessada pela sua história e constituição, pela formação e organização populacional, pelos olhares dos cidadãos e agentes públicos, pelas roupagens dadas às políticas sociais, pelo deixar andar e usar os lugares ou fazer mover, deslocar, pelo grau e modo de investimento, em benefícios assistenciais, para a passagem, pela disponibilidade de meios técnicos, tecnológicos e de infraestrutura, entre outros. Ao

considerar Paranaíba uma cidade um pouco mais “permissiva” e “tolerante”, consideramos essa complexidade de fatores, atuando de maneira mais aleatória do que organizada, contribuindo para deixar o itinerante em seus espaços por tempo, muitas vezes, prolongado. Cabe lembrar, que o itinerante é um sujeito ativo na leitura dos modos de organização das cidades e encontram táticas, para permanecer e obter recursos. Ele é ator importante na dinâmica das cidades, é por meio do olhar, do falar e do fazer dele, que os outros conhecem as nuances das cidades, mobilizam-se para se direcionar a elas e se organizam para usar os recursos delas.

VII

O processo constitutivo da itinerância e dos processos de subjetivação dos itinerantes, talvez o mais radical deles, é a passagem. A passagem em suas variadas acepções se torna o referente para o modo de vida itinerante. Se reconhecer como um sujeito de passagem é um ponto fundante, para se tornar e se manter itinerante. A provisoriedade de permanência nas cidades e de trocas simbólicas, afetivas e relacionais com cidadãos, agentes e outros itinerantes são organizadores de seus modos de vida. Acresce ainda a passagem de ônibus, como uma construção simbólica e material, para o exercício da itinerância. É ela que media as paragens e propicia o desenrolar dos itinerários. O itinerante pode ser um passageiro, no sentido da provisoriedade da permanência ou ser um passageiro no sentido de ser conduzido por outro e para se deslocar entre as cidades. O levar e o deixar-se levar, também, o constitui. É na passagem pelas cidades, pelas passagens da cidade e pelas passagens entre as cidades, que o itinerante constrói e exerce seus itinerários. Passagem e cidade se imbricam e interconectam na produção de sentidos, significados e mobilidades para o itinerante.

VIII

O desenrolar da itinerância e os modos de seu exercício se tornam viáveis, mediante às relações estabelecidas entre os itinerantes, as cidades, os cidadãos, os agentes públicos, as políticas sociais e os serviços socioassistenciais. As relações dão a tônica às organizações subjetivas e materiais, para a constituição da vida itinerante que se concretiza de forma peculiar, a depender dos lugares, das condições, dos contextos e das pessoas envolvidas. Em cada cidade as relações se dão de dada maneira, com suas nuances e circunstâncias. Uma cidade pequena, no interior, na confluência de estados, recebendo itinerantes em seus espaços

e lugares e demandando atenção para disponibilizar benefícios, para a permanência provisória ou para o seu deslocamento, como no caso de Paranaíba, marca a sua maneira a vida do itinerante e das pessoas com as quais mantém contato. Itinerante em suas andanças nas e entre as cidades e seus contextos são, também modos de se viver e estar no mundo contemporâneo.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANDRADE Thompson Almeida; SANTOS Angela Moulin Simões Penalva; SERRA, Rodrigo Valente. Fluxos migratórios nas cidades médias e regiões metropolitanas brasileiras: a experiência do período 1980/96. In. ANDRADE Thompson Almeida; SERRA, Rodrigo Valente (Org.). *Cidades médias brasileiras*. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas – IPEA, 2001, p. 171-211.
- ALCORLO, Juan Daniel. Presentación. In. MARCEL, Gabriel. *Homo viator: prolegómenos a una metafísica de la esperanza*. Salamanca-ESP: Ediciones Sígueme, 2005, p. 9-13.
- ARAGÃO, Joaquim José Guilherme de. et. al. Transportes no Brasil: que história contar?. *Transportes*, vol. 9, nº 2, 2001, p. 87-107.
- ARAUJO, Herton Ellery, et. al. Como mudaram os fluxos migratórios mesorregionais brasileiros na virada do milênio? In. *XVII Encontro Nacional da Associação Brasileira de Estudos Populacionais – ABEP*, Águas de Lindóia – SP, 2012. Disponível em: <<http://www.abep.org.br/publicacoes/index.php/anais/article/viewFile/1946/1904>>. Acesso em: 30 de outubro de 2017.
- AUGÉ, Marc. *Não lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade*. Campinas-SP: Papirus, 2012.
- AUGÉ, Marc. *Por uma antropologia da mobilidade*. Maceió: EDUFAL; UNESP, 2010.
- BACELLAR, Carlos. Uso e mau uso dos arquivos. In. PINSKY, Carla Bassanezi (org.). *Fontes históricas*. São Paulo: Contexto, 2008, p. 23-79.
- BAENINGER, Rosana. *Região, metrópole e interior: espaços ganhadores e espaços perdedores nas migrações recentes – Brasil 1980-1996*. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP: Campinas, SP, 1999.
- BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE; IPEA, 1978.
- BAUMAN, Zygmunt. *Globalização: as consequências humanas*. Rio de Janeiro: Zahar, 1999.
- BENJAMIN, Walter. *Baudelaire e a modernidade*. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2015.
- BENJAMIN, Walter. *A modernidade e os modernos*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1995.
- BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.
- BERTHELOT, Libera. *Vers un après-tourisme? La figure de l'itinérance récréative pour repenser le tourisme de montagne: etudes des pratiques et de l'expérience de l'association Grande Traversée des Alpes*. Thèse doctorat en Sciences de l'homme, du politique et du territoire/Géographie, 2012.

BRASIL. *Pesquisa Nacional Sobre a População em Situação de Rua*. Brasília: Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome Secretaria de Avaliação e Gestão da Informação, 2008.

BRASIL. *Censo SUAS 2017 – Resultados Nacionais, Centros de Referência Especializados de Assistência Social, CREAS*. Brasília, Coordenação-Geral de Planejamento e Vigilância Socioassistencial. Secretaria Nacional de Assistência Social. Ministério do Desenvolvimento Social. Maio 2018.

BRASIL. *Lei nº 8.742*. Lei Orgânica da Assistência Social (LOAS). Brasília, DF: 07 de dezembro de 1993. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/l12435.htm>. Acesso em: 10 de junho de 2018.

BRASIL. *Lei nº 12.435*. Altera a Lei nº 8.742, de 07 de dezembro de 1993, que dispõe sobre a organização da Assistência Social. Brasília, DF: 06 de julho de 2011a. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/l12435.htm>. Acesso em: 10 de junho de 2018.

BRASIL. *Orientações técnicas: Centro de Referência Especializado para população de Rua – Centro Pop. SUAS e a População de Rua Vol. 3*. Secretaria Nacional de Renda e Cidadania e Secretaria Nacional de Assistência Social, Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome, Brasília-DF: Gráfica e Editora Brasil, 2011b.

BRASIL. *Inclusão das pessoas em situação de rua no cadastro único para programas sociais do governo federal*. SUAS e População em Situação de Rua Volume 1. Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome; Secretaria Nacional de Assistência Social; Departamento de Proteção Social Especial, Brasília, 2011c.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome. *Rua: aprendendo a contar: pesquisa nacional sobre a população em situação de rua*. Brasília, DF: MDS; Secretaria de Avaliação e Gestão da Informação, Secretaria Nacional de Assistência Social, 2009.

BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*. Texto constitucional promulgado em 5 de outubro de 1988, com as alterações adotadas pelas emendas constitucionais nº 1/92 a 68/2011, pelo decreto legislativo nº 186/2008 e pelas emendas constitucionais de revisão nº 1 a 6/94. Brasília, DF: Senado Federal: Secretaria Especial de Editoração e Publicação, 2012.

BRASIL. *Orientação aos municípios sobre regulamentação da Política Municipal de Assistência Social*. Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome, Secretaria Nacional de Assistência Social, Departamento de Gestão do Sistema Único de Assistência Social, Coordenação-Geral de Regulação da Gestão do SUAS. Brasília – DF, 2015.

BRASIL. *Política Nacional de Assistência Social – PNAS/2004; Norma Operacional Básica – NOB/SUAS*. Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome, Secretaria Nacional de Assistência Social. Brasília-DF, 2005.

BRASIL. *Tipificação Nacional de Serviços Socioassistenciais*. Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome, Secretaria Nacional de Assistência Social – SNAS, Brasília-DF, 2014.

BRASIL. *Perguntas e Respostas: Serviço especializado em Abordagem Social. SUAS e a População de Rua Vol. 4*. Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome, Secretaria Nacional de Assistência Social. Brasília-DF, 2013.

BRASIL. *O papel da assistência social no atendimento aos migrantes*. Ministério do Desenvolvimento Social e Agrário, Secretaria Nacional de Assistência Social. Brasília-DF, 2016.

BRASIL. *Anuário estatístico de transportes 2010-2017*. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil – MTPA: Brasília, 2018.

BRASIL. ECA (1990). *Lei nº 8.069, de julho de 1990. Dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente e dá outras providências*. Disponível em: <
http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8069.htm>. Acesso em: 15 abr. 2019.

BRAUDEL, Fernand. *O espaço e a história no Mediterrâneo*. São Paulo: Martins Fontes, 1988.

BROGNOLI, Felipe Faria. *Trecheiros e pardais: estudo etnográfico de nômades urbanos*. Dissertação de mestrado em Antropologia Social. Florianópolis: UFSC, 1996.

BRUMES, Karla Rosário; SILVA, Márcia da. A migração sob diversos contextos. *Boletim de Geografia*, Maringá, v. 29, n. 1, 2011, p. 123-133.

CAMPESTRINI, Hildebrando. *Santana do Paranaíba: de 1700 a 2002*. Campo Grande/MS: Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul, 2002.

CASTRO, Celso. *Pesquisando em Arquivos*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2008.

CNT. Confederação Nacional do Transporte. *Anuário CNT do transporte – estatísticas consolidadas 2017*. Brasília: CNT, 2017.

CODES, Ana Luiza Machado de. *A trajetória do pensamento científico sobre a pobreza: em direção a uma visão complexa*. Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão. Núcleo de Assuntos Estratégicos da Presidência da República. Rio de Janeiro: IPEA, 2008.

CORRÊA, Roberto Lobato. *Estudos sobre a rede urbana*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2015.

CORRÊA, Roberto Lobato. Interações espaciais. In. CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato. *Explorações geográficas: percursos no fim do século*. Rio de Janeiro: Bertand Brasil, 2012, p.279-318.

CORRÊA, Roberto Lobato. *Trajetórias geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2011.

COSSEC, Chloé. *L'itinérance peut-elle donner un nouveau souffle aux pratiques et aux cibles du tourisme de Randonnée?*: Le cas de la fédération française de randonnée Provence-Alpes-Côte d'Azur. Université de Toulouse II – Le Mirail, Institut Supérieur du Tourisme, de L'hôtellerie et de L'alimentation, 2012-2013.

CRESWELL, John W.; PLANO CLARK, Vicki L. A natureza da pesquisa de métodos mistos. In. CRESWELL, John W.; PLANO CLARK, Vicki L. *Pesquisa de métodos mistos*. Porto Alegre: Penso, 2013, p. 19-32.

CUNHA, Antônio Geraldo da. *Dicionário etimológico Nova Fronteira de língua portuguesa*. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 1982, p. 450.

CUNHA, José Marcos Ponto da. *A migração no Centro-Oeste Brasileiro no período 1970-96: o esgotamento de um processo de ocupação*. Campinas: Núcleo de Estudos de População/UNICAMP, 2002.

DA MATTA, Roberto. *A casa e a rua: espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil*. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.

CERTEAU, Michel De. *A invenção do cotidiano 1: artes do fazer*. Petrópolis: Vozes, 2014.

DEBORD, Guy Ernest. (1957) Relatório sobre a construção de situações e sobre as condições de organização e de ação da tendência situacionista internacional. In. JACQUES, Paola Berenstein (org.). *Apologia da Deriva: escritos situacionistas sobre a cidade*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003, p.43-59.

DEMO, Pedro. *Combate à pobreza: desenvolvimento como oportunidade*. Campinas-SP: Autores Associados, 1997.

DEFFONTAINES, Pierre. Como se constituiu no Brasil a rede de cidades I. *Boletim Geográfico*. Rio de Janeiro. v.2, n.14, 1944a, p.141-148. Disponível em: <http://www.unifal-mg.edu.br/geres/files/Deffontaines_1944%20v2%20n14.pdf>. Acesso em: 20 de setembro de 2017.

DEFFONTAINES, Pierre. Como se constituiu no Brasil a rede de cidades II. *Boletim Geográfico*. Rio de Janeiro. v.2, n.15, 1944b, p.299-308. Disponível em: <http://www.unifal-mg.edu.br/geres/files/Deffontaines_1944_v2_n15_jun.pdf>. Acesso em 15 de abril de 2018.

ESPÓSITO, Alexandre. *Vidas no trecho: as interações dos trecheiros com os ambientes pelos quais transitam*. Dissertação de Mestrado (Psicologia), Universidade Estadual Paulista (UNESP), Faculdade de Ciências e Letras, Assis, 2017.

DI FLORA, Marilene Cabello. *Mendigos: por que surgem, por onde circulam, como são tratados?*. Petrópolis: Vozes, 1987.

DO RIO, João. *A alma encantadora do rio*. São Paulo: Martin Claret, 2013.

ENDLICH, Ângela Maria. *Pensando os papéis e significados das pequenas cidades*. São Paulo: Editora UNESP, 2009.

FAHEL, Murilo; TELES, Letícia Ribeiro; CAMINHAS, Davi Alves. Para além da renda: uma análise da pobreza multidimensional no Brasil. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, vol. 31, n° 92, outubro/2016, p.1-21.

FARGE, Arlette. *O sabor do Arquivo*. São Paulo: Editora Universidade de São Paulo, 2009.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Dicionário de língua portuguesa*. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 1986, p. 975.

FREITAS, Cledione Jacinto de. “Os Indesejáveis”: agentes públicos e a gestão da mobilidade de trecheiros e pessoas em situação de rua. Dissertação (Mestrado em Psicologia). Universidade Estadual Paulista – UNESP, Assis, 2014.

FREITAS, Cledione Jacinto de. JUSTO, José Sterza. Gestão de mobilidade e as políticas públicas para trecheiros em cidades pequenas. In. MACHADO, Marcos Wiliam Kaspchak (org.). *Impactos das tecnologias nas ciências humanas e sociais aplicadas*, v. 5, Ponta Grossa, PR: Editora Atena, 2019, p. 199-213.

FREITAS, Cledione Jacinto de. JUSTO, José Sterza. Políticas públicas e a gestão de mobilidade de trecheiros em cidades pequenas. *Geoingá: Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia Maringá*, v. 8, n. 2, 2016, p. 105-123.

GAMBOA, Silvio Sanchez. Quantidade-qualidade: para além de um dualismo técnico e de uma dicotomia epistemológica. In. SANTOS FILHO, José Camilo dos; GAMBOA, Silvio Sanchez. (org.). *Pesquisa educacional: quantidade-qualidade*. São Paulo: Cortez, 2013, p. 83-107.

GARCÍA, Julio Merino; GÁNDARAS, José Luis Aulier. La multifuncionalidad de las vías pecuarias españolas en marco del desarrollo rural. *Tecnologí@ y Desarrollo: Revista de Ciencia, Tecnología y Medio Ambiente*, v. 02, 2004, p. 1-26.

GARCÍA FERRERO, Jordi. Presencia de la pedagogía em el acto de caminar: homo viator, nomadismo y formacion. *TESI*, 15(4), Salamanca, 2014, p. 56-84.

GRAHAM, Douglas H; HOLLANDA FILHO, Sergio Buarque. *Migrações internas no Brasil 1872-1970*. São Paulo: IPE-USP, 1984.

GIDDENS, Antony. *As consequências da modernidade*. São Paulo: Editora UNESP, 1991.

GONZÁLEZ REY, Fernando. *Pesquisa qualitativa em psicologia*. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2005.

GROLEAU, Lucie. (1999). L’effet structurant des politiques dans la définition et la construction du phénomène de l’itinérance, et les impacts sur les services et l’intervention. *Nouvelles pratiques sociales*, 12(2), 1999, p. 27–44.

HARVEY, David. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Edições Loyola, 2001.

HÉBERT, Alain. *Socioéconomie de l’itinérance*: Portrait général sur l’itinérance. Collectif de recherche sur l’itinérance, la pauvreté et l’exclusion sociale (CRI), Observatoire montréalais

du développement, Université du Québec à Montréal: Département de sociologie, Janvier 1999, Rapport de recherche, volet 1.

HOUAISS, Antônio; VILLAR, Mauro de Salles. *Dicionário Houaiss da língua portuguesa*. Rio de Janeiro: Objetivo, 2009, p.1118.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *As regiões de influência das cidades 2007*. Rio de Janeiro: Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão; Diretoria de Geociências; Coordenação de Geografia, 2008.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Paranaíba, população estimada 2018*. 2019. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ms/paranaiba/panorama>>. Acesso em: 10 de fevereiro de 2019.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Cidades, Mato Grosso do Sul, Paranaíba, histórico*. 2017. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ms/paranaiba/historico>>. Acesso em 07 de dezembro de 2017.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Síntese de indicadores sociais: uma análise das condições de vida da população brasileira*. Coordenação de População e Indicadores Sociais. Rio de Janeiro: IBGE, 2016.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Divisão regional do Brasil em mesorregiões e microrregiões geográficas*. Volume 01. Rio de Janeiro, 1990. Disponível em: < https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/DRB/Divisao%20regional_v01.pdf >. Acesso em 30 de junho de 2018.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Indicadores Sociais Municipais – 2000*. Tabela 1 - Número de municípios, população residente, por situação do domicílio, taxa de crescimento e razão de dependência, segundo as Unidades da Federação e classes de tamanho da população dos municípios - Brasil – 2000. Disponível em: < https://ww2.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/indicadores_sociais_municipais/tabela1a.shtm >. Acesso em: 15 de julho de 2018.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Evolução da divisão territorial do Brasil 1872-2010*. Documentos para Dimensão: Memória Institucional 17. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística-IBGE. Diretoria de Geociências. Coordenação de Geografia: Rio de Janeiro, 2011.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Sinopse do censo demográfico – 2010*. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, Rio de Janeiro, 2011.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. *Presença do Estado no Brasil, federação, suas unidades e territorialidades: transporte rodoviário*, 2009. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/presenca/index.php?option=com_content&view=article&id=26&Itemid=19>. Acesso em: 05 de dezembro de 2017.

JACQUES, Paola Berenstein. Apresentação. In. JACQUES, Paola Berenstein (org.). *Apologia da Deriva*: escritos situacionistas sobre a cidade. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003, p.13-36.

JACQUES, Paola Berenstein. *Elogio aos errantes*. Salvador: EDUFBA, 2012.

JACQUES, Paola Berenstein. Errâncias urbana: a arte de andar pela cidade. *Arquitexto*, 2005, p.16-25. Disponível em: <
www.ufrgs.br/propar/publicacoes/.../PDFs.../7_Paola%20Berenstein%20Jacques.pdf> acesso em agosto de 2016.

JUSTO, José Sterza. *Vidas errantes*: políticas de mobilidade e experiências de espaço-tempo. Londrina: Eduel, 2012.

JUSTO, José Sterza. *Andarilhos e trecheiros*: errância e nomadismo na contemporaneidade. Maringá: EDUEM, 2011.

JUSTO, José Sterza. et. al. Políticas públicas de mobilidade e assistência a itinerantes: o caso dos trecheiros. *Emancipação*, Ponta Grossa, v. 13, nº especial, 2013, p. 105-120.

JUSTO, José Sterza. A chegada dos imigrantes japoneses e a partida dos decasségus: dois lados da mesma viagem. In. HASHIMOTO, Francisco; TANNO, Janete Leiko; OKAMOTO, Monica Setuyo. (orgs.). *Cem anos de imigração japonesa*: história, memória e arte. São Paulo: Editora UNESP, 2008, p. 99-123.

KIRSCHINER, Chiara. *Le projet transmoderne dans les itinérantes récréatives*: un processus créatif intégratif de construction identitaire. Doctorat en Géographie. Communauté Université Grenoble Alpes, 2017.

LE DOSSIER DE L'AUTOROUTE. *La sécurité*. 2013. Disponível em:
<https://www.autoroutes.fr/FCKeditor/UserFiles/File/Le%20dossier%20de%20l'autoroute%20Avril%202013.pdf>>. Acesso em: 20 de fevereiro de 2019.

LE MOS, Flávia Cristina Silveira et. al. Análise documental: algumas pistas de pesquisa em psicologia e história. *Psicologia em Estudo*, Maringá, v. 20, n. 3 p. 461-469, jul./set. 2015.

LENCIONI, Sandra. Observações sobre o conceito de cidade e urbano. *GEOUSP - Espaço e Tempo*, nº 24, São Paulo, 2008, p. 109-123.

LINHARES, Bianca de Freitas; ALVES, Douglas Santos. Metodologia de ensino em pesquisa social quantitativa. *Pensamento Plural*, Pelotas [14], janeiro-junho 2014, p. 23-39.

MAFFESOLI, Michel. *Sobre o nomadismo*: vagabundagens pós-modernas. Rio de Janeiro: Record, 2001.

MARCEL, Gabriel. *Homo viator*: prolegómenos a una metafísica de la esperanza. Salamanca-ESP: Ediciones Sígueme, 2005.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. *Fundamentos de metodologia científica*. São Paulo: Atlas, 2010.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. O desafio da pesquisa social. In. MINAYO, Maria Cecília de Souza. *Pesquisa social: teoria, método e criatividade*. Petrópolis-RJ: Vozes, 2012, p. 9-29.

MOLLAT, Michel. *Os pobres na idade média*. Rio de Janeiro: Campus, 1989.

MORGADO, Diogo Miguel Gil. *Pastoreio em Manteigas: transumância no passado e no presente*. Dissertação de mestrado (Antropologia Social e Cultural), Coimbra-PT: Universidade de Coimbra, 2005.

MOTTA, Diana; MATA, Daniel da. O crescimento das cidades médias. *Boletim regional e urbano*, v.1, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA, dez. de 2008, p. 33-38.

MOURA, Rosa. Qual o papel dos pequenos municípios na escala local do desenvolvimento?. In. ENDLICH, Ângela Maria; ROCHA, Márcio Mendes. (Org.). *Cidades pequenas e crescimento local*. Maringá: PGE, 2009, p.15-40.

NASCIMENTO, Eurípedes Costa do. *Errância no contemporâneo: um estudo sobre a percepção de dirigentes e profissionais de instituições assistenciais em relação a andarilhos de estrada*. (Tese de Doutorado não publicada). Faculdade de Ciência e Letras da Universidade Estadual Paulista, Assis, São Paulo, 2012.

OLIVEIRA, Antônio Tadeu Ribeiro de; ERVATTI, Leila Regina; O'NIELL, Maria Monica Caetano. O panorama das migrações populacionais no Brasil: PNADs e Censos Demográficos. In. OLIVEIRA, Luiz Antônio Pinto de; OLIVEIRA, Antônio Tadeu Ribeiro de. (org.). *Reflexões e sobre os deslocamentos populacionais no Brasil*. Rio de Janeiro: Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão; Diretoria de Pesquisas; Coordenação de População e Indicadores Sociais, 2011, vol. 01, p. 29-59.

OLIVEIRA, Hélio Carlos Miranda; SOARES Beatriz Ribeiro. Cidade média: apontamentos metodológicos e tipologia. *Caminhos de Geografia*, Uberlândia, v. 15, n. 52, dez/2014 p. 119–133.

OLIVEIRA, Luciano Márcio Freitas de. *Circulação e fixação: o dispositivo de gerenciamento dos moradores de rua em São Carlos e a emergência de uma população*. Dissertação de Mestrado em Sociologia. São Carlos: UFSCAR, 2012.

OLIVEN, Ruben Georg. *Urbanização e mudança social no Brasil* [online]. Rio de Janeiro: Centro Edelstein, 2010. Disponível em: < <https://static.scielo.org/scielobooks/z439n/pdf/oliven-9788579820014.pdf>>. Acesso em: 20 de junho de 2018.

OIM. Organização Internacional Para as Migrações. *Glossário sobre migração*. Genebra: Organização Internacional para as Migrações, 2009. (versão em português-PT.)

PATARRA, Neide Lopes. *Movimentos migratórios no Brasil: tempo e espaços*. Rio de Janeiro: Escola Nacional de Ciências Estatísticas, 2003.

POLEN. Police de l'environnement. *Code de la route*. 2013. Disponível em: https://aida.ineris.fr/sites/default/files/gesdoc/68621/code_route.pdf>. Acesso em: 20 de fevereiro de 2019.

RICHARDSON, Roberto Jerry et. al. *Pesquisa social: métodos e técnicas*. São Paulo: Atlas, 1985.

ROCHA, Sônia. *Pobreza no Brasil: afinal do que se trata?*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006.

RODRIGUES, Ieda Franken. *Qualidade de vida e saúde mental em contexto migratório: um estudo com brasileiros e portugueses na cidade de Genebra/Suíça*. Tese de doutorado (Psicologia), Universidade Aberta: Lisboa-PT, 2009.

ROUANET, Sérgio Paulo. *A razão nômade: Walter Benjamin e outros viajantes*. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1993.

SÁ-SILVA Jackson Ronie; ALMEIDA Cristóvão Domingos de; GUINDANI, Joel Felipe. Pesquisa documental: pistas teóricas e metodológicas. *Revista Brasileira de História e Ciências Sociais*. Ano 1, nº1, jul. 2009, p.1-15.

SALIM, Celso Amorim. Migração: o fato e a controvérsia teórica. *VIII Encontro Nacional de Estudos Populacionais*, v. 3, 2016, p.n119-144. Disponível em: < <http://www.abep.org.br/publicacoes/index.php/anais/article/view/609/589>>. Acesso em: 25 de junho de 2018.

SANTOS, Liliana Gonçalves dos. *As respostas das instituições sociais face às necessidades dos grupos de pobreza: um estudo de caso*. Dissertação de mestrado (Educação Social), Instituto Politécnico de Bragança, Bragança-PT, 2012.

SANTOS, Milton. *O espaço dividido: os dois circuitos da economia nos países subdesenvolvidos*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo – EDUSP, 2008.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo – EDUSP, 2014a.

SANTOS, Milton. *O espaço do cidadão*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo – EDUSP, 2014b.

SANTOS, Milton. *Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo – EDUSP, 2014c.

SANTOS, Milton. *Da totalidade ao lugar*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo – EDUSP, 2014d.

SANTOS, Milton. *Pobreza urbana*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo – EDUSP, 2013.

SANTOS, Milton. O tempo nas cidades. *Ciência e Cultura*, São Paulo, v.54, n.2, out./dez. 2002, p.22-23.

SANTOS, Milton. *Elogio da lentidão*. São Paulo: Folha de São Paulo, 11 de março de 2001. Disponível em: < <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/mais/fs1103200109.htm> >. Acesso em: 10 de maio de 2016.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record, 2013.

SÃO PAULO. *Decreto nº 52. 897, de 17 de março de 1972*. Cria a Central de Triagem e Encaminhamento da Coordenadoria dos Estabelecimentos Sociais do Estado. 1972. Disponível em: < <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1972/decreto-52897-17.03.1972.html> >. Acesso em 26 de dezembro de 2018.

SILVA, Moacir. Tentativa de classificação das cidades brasileiras. *Revista Brasileira de Geografia*, ano VIII, nº 3, junho a setembro de 1946, p.283-316.

SIMMEL, George. *Psicologia do dinheiro e outros ensaios*. Lisboa: Edições Texto e Gráfica, 2009.

SINGER, Paul. *Economia política da urbanização*. São Paulo: Contexto, 2017.

SOARES, Beatriz Ribeiro. Pequenas e médias cidades: um estudo sobre as relações socioespaciais nas áreas de cerrado em Minas Gerais. In. SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. (Org.). *Cidades médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão popular, 2007. p.461-494.

SOARES, Sergei Suarez Dillon. *Metodologias para estabelecer a linha de pobreza*: objetivas, subjetivas, relativas, multidimensionais. Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão. Núcleo de Assuntos Estratégicos da Presidência da República. Rio de Janeiro: IPEA, 2008.

SOUZA, Joaquim Soares de et al. A transumância para o Montemuro: um pretexto para o desenvolvimento rural. *Millenium*, n. 31, v. 10, 2005, p. 174-189.

SPOSITO, Eliseu Savério; JURADO DA SILVA, Paulo Fernando. *Cidades pequenas: perspectivas teóricas e transformações socioespaciais*. Jundiaí: Paco Editorial, 2013.

VEIGA, Jose Eli da. Nem tudo é urbano. *Ciência e Cultura*, São Paulo: SBPC, v.26, n.2, abr./jun. 2004, p. 26-29.

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

VIRILIO, Paul. *O espaço crítico*. Rio de Janeiro: Editora 34, 2014.