

“Arreglar” ou pedir arreglo – o comércio ambulante e a administração dos conflitos nos trens de Buenos Aires e Rio de Janeiro

Lenin Pires

Doutorando PPGA/UFF

PRONEX/NUFEP/UFF

A cidade de Buenos Aires, capital federal argentina, pode ser parcialmente descrita partindo do eixo de seus transportes ferroviários. Grandes e pequenos terminais ferroviários estão conectados pelos serviços de metrô. Por este *corredor* circulam, diariamente, cerca de 2 milhões de pessoas. A maioria são moradores das cidades vizinhas à capital, muitas localizadas no chamado *conurbano bonaerense*¹. Essa circulação de gente, cotidianamente, favorece há décadas a estruturação de distintos mercados de bens e serviços. Parte deles se estrutura informalmente e é provido de comerciantes ambulantes que vendem nas ruas, nos ônibus, nos metrô e nos trens. Ora regulado, ora ilegal, esse mercado opera de acordo com regras explícitas e não explícitas. Regras que se combinam, acionadas por uma maneira particular de negociar as disputas por um lugar nesse competitivo mercado.

Neste paper proponho focalizar, a partir de um dos terminais de trens mencionados, como se pode efetuar tais negociações. Buscando comparar com relações análogas àquelas que observei nos trens da Central do Brasil, no Rio de Janeiro, interessa-me discutir aspectos concernentes a estruturação dos respectivos processos negociais.

Durante seis meses vivi na cidade de Buenos Aires, onde realizei um doutorado-sanduíche na Universidade de Buenos Aires². No período compreendido entre agosto de 2007 e fevereiro de 2008 realizei pesquisas na capital federal e em municípios do conurbano. Dediquei-me a observar diretamente os ambientes que descrevo neste texto, assim como alguns outros. Estabeleci contato com pessoas que vivem seus cotidianos nesses contextos, realizando conversas informais,

1 O Conurbano, também conhecida como Gran Buenos Aires pode ser descrito como a Região Metropolitana que circunda a capital federal argentina e é constituída por 25 municípios: Almirante Brown, Avellaneda, Berazategui, Esteban Echeverría, Ezeiza, Florencio Varela, General San Martín, Hurlingham, Ituzaingó, José C. Paz, La Matanza, Lanus, Lomas de Zamora, Malvinas Argentinas, Merlo, Moreno, Morón, Quilmes, San Fernando, San Isidro, San Miguel, Tigre, Tres de Febrero y Vicente López. Nestes municípios vivem cerca de 8 milhões e 700 mil pessoas, cerca de 24% da população argentina, em uma área de 3.630 km². Cf.: <http://www.ecoportal.net/content/view/full/21191>

2 Este foi realizado no âmbito do Projeto Burocracias penais, processos institucionais de administração de conflitos e formas de construção de cidadania (CAPG-BA 021/05). Experiência comparada entre Brasil e Argentina. Este vem se desenvolvendo no âmbito do acordo de cooperação internacional promovido pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Profissionais de Ensino Superior, do Brasil (Capes), e a Secretaria de Políticas Universitárias da Argentina (SPU). Este projeto reúne, no Brasil, o Programa de Pós-Graduação em Antropologia da Universidade Federal Fluminense, o Programa de Antropologia Social da Universidade de Brasília e o Programa de Pós-Graduação em Direito da Universidade Gama Filho. Na Argentina reúne o Doutorado em Antropologia da Universidade de Buenos Aires e o Programa de Pós-Graduação em Antropologia da Universidade Nacional de Misiones.

entrevistas e convivendo com elas tanto quanto possível. A medida que identificava os temas e problemas que me interessavam, busquei pesquisar documentos em acervos universitários e de organizações da sociedade civil, assim como realizar buscas em meios eletrônicos. Dessa forma, reuni um conjunto de dados significativos, com os quais interajo na escrita deste texto.

De Buenos Aires ao Conurbano

Localizado ao sul da cidade de Buenos Aires, a estação de Constitución recebia diariamente, na época de minha pesquisa, aproximadamente 500 mil pessoas³. Contingente próximo ao número de pessoas que cotidianamente circulavam pela estação Central do Brasil, no Rio de Janeiro⁴. No entanto, em Buenos Aires há outras 5 linhas pelas quais circulavam mais 1 milhão e meio de pessoas todos os dias⁵. Todas elas estão interligadas pelos serviços de metrô, e têm nas suas proximidades terminais de ônibus. Assim, trens, metrô e ônibus eram responsáveis por um enorme fluxo de pessoas que se deslocavam pela cidade de forma contínua. Estimava-se que diariamente, em função desse movimento, a população da cidade fosse duplicada⁶. Nesse cotidiano, diferente do que ocorria na cidade onde vivo, os trens eram responsáveis pelo deslocamento da maioria das pessoas.

Cada uma das 5 linhas de trens apresentavam características bem peculiares, ainda que todas funcionassem a partir da administração de empresas privadas. A exemplo do que ocorreu no Rio de Janeiro, na década de 1990, todas foram privatizadas. Diferente do Rio, onde apenas uma concessionária privada se fazia responsável pela prestação dos serviços⁷, em Buenos Aires havia quatro empresas responsáveis pela administração dos transportes ferroviários⁸.

Uma delas, a empresa UGOFE S.A.⁹, administrava a Linha General Roca¹⁰. Esta ligava a

3 Segundo dados da Comision Nacional de Regulacion de los Transportes de Argentina.

4 Segundo dados da empresa concessionária, os trens da Central do Brasil transportam em média 450 mil pessoas por dia. Cf www.supervia.com.br.

5 No total são 6 linhas que levam nomes de importantes personagens da história argentina. A linha de Constitución chama-se Gal Julio Argentino Roca e atende a zona sul da cidade e do chamado conurbano bonaerense. Em bairro Once está situada a estação do mesmo nome de onde parte a linha Sarmiento para o Oeste. A linha Urquiza parte de Federico Lacroze, no bairro Chacarita, até General Lemos. Em bairro Retiro estão localizadas outras três linhas, que partem de três prédios distintos, situados um ao lado do outro. A maior é a linha Bartolomé Mitre, que se dirige a bairros e cidades da Região Norte considerados mais bem estruturados. As linhas Belgrano Norte e San Martín partem para regiões onde a população apresenta condições mais modestas de moradia e renda; os prédios que as abrigam parecem sinalizar seus destinos.

6 Esse processo pode ter início por volta das 5h e se estender pelo menos até as 22h. No entanto, as chamadas horas pico – o equivalente a rush hour, em inglês – equivalem aos períodos entre 7h e 10h pela manhã e 17h e 20h, ao final do dia.

7 A empresa SUPERVIA S.A. administra os serviços de 5 ramais a partir de um único terminal de origem, a Central do Brasil.

8 Estas empresas são Trens de Buenos Aires (TBA), Metrovias, Ferrovias e Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia (UGOFE S.A.). A primeira administra duas linhas: uma a oeste e outra ao norte. A segunda e terceira, ao norte, partindo do terminal de Retiro. A quarta, uma linha ao sul e outra ao norte.

9 UGOFE - Unidad de Gestión Operativa Ferroviaria de Emergencia - foi criada a partir do Decreto 798/2004 do Poder Executivo Nacional argentino, e pela resolução 408/2004 da Secretaria Nacional de Transporte daquele país. É formada pelas empresas TBA, Metrovias e Ferrovias.

10 Em homenagem ao general Julio Argentino Roca, que foi o comandante de expedições do exército argentino para o interior do país. Nestas, enfrentou-se com etnias nativas, tendo-as “pacificado” pela força. Foi presidente da República Argentina por duas oportunidades.

capital argentina à maioria dos municípios na região sul da província de Buenos Aires. Esta linha tinha como ponto de partida na capital federal a estação de Constitución. Passageiros organizados em agrupações de usuários, que reclamavam por melhorias nos serviços, diziam que esta prestava o pior serviço. Mais adiante buscarei explicitar aqueles argumentos, aos quais tive acesso por ocasião do meu trabalho de campo.

As demais empresas, em suas respectivas linhas, também brindavam o público com serviços caracterizados por atrasos significativos nos horários, composições consideradas em mal estado pelos usuários e mesmo perigosos. Segundo levantamentos que fiz, nas diferentes linhas se tinha registros de ocorrências de incêndios espontâneos nos vagões durante as viagens, descarrilhamentos, entre outros acontecimentos¹¹. A partir de Constitución, porém, estas ocorrências eram mais frequentes e dramáticas. Dali partiam uma maior quantidade de trens com problemas em sua infraestrutura, com riscos de interromper seu curso durante a viagem, incendiar-se ou simplesmente atrasar a saída diante de problemas na sinalização das vias. A opinião dos passageiros organizados, de deputados de partidos de oposição ao governo ou mesmo de outras autoridades políticas¹², era que isso ocorria pela falta de investimentos das empresas concessionárias na manutenção e melhoria dos serviços.

Entendendo o processo de privatização

A Lei 23.696, de 17/8/1989 é também conhecida na Argentina como a Lei de Reforma do Estado. Nela se previu múltiplas formas de privatização das empresas públicas “sujeitas a privatização”, após declarado um “Estado de Emergência”, nos termos da Lei. No entanto, de uma maneira geral, proponho que dois procedimentos ocupariam o extremo de uma escala de opções: a) Transferência da titularidade, do exercício de direitos societários ou da administração das empresas, sociedades, estabelecimentos, entre outras formas de propriedade do Estado “sujeita a privatização” b) Outorga de permissões, licenças ou concessões para exploração dos serviços de interesse público a que estivessem vinculados os ativos, empresas ou estabelecimentos “sujeitos a privatização”.

Neste último extremo, os adquirentes deveriam reunir as condições exigidas pelos regimes legais vigentes, assim como assegurar a eficiente prestação do serviço. Em todos os casos, se exigiriam a adequada equivalência entre os investimentos feitos e a rentabilidade. Tais investimentos, por sua vez, seriam aqueles previstos na Lei 17.520/1967, onde está detalhado os

11 As empresas mantêm em cada estação do sistema o chamado Libro de Quejas. Neles os passageiros registram seus reclamos com relação aos serviços.

12 Um exemplo era o chamado Defensor Publico de la Nación, chamado por alguns de Ombudsman, que se expressava publicamente sobre esses assuntos, tendo inclusive apresentado à justiça uma ação judicial contra o que ele considerava discriminação pela desigualdade dos serviços prestados por uma mesma empresa, que administrava duas linhas distintas em duas regiões diferentes da grande Buenos Aires. Para mais informações ver www.defensor.gov.ar.

casos em que o poder público poderia lançar mão de subsídios para que empresas privadas se responsabilizassem pela prestação de serviços.

As privatizações reguladas por essa lei poderiam, ainda, se materializar segundo as seguintes modalidades, seja de forma direta, seja pela combinação entre elas: a) Venda dos ativos das empresas, como unidade ou por loteamentos; b) Venda de ações, quotas ou parte do capital social, estabelecimentos, etc; c) Locação com ou sem opção de compra, por prazo determinado, estabelecendo previamente o valor do preço de venda; d) Administração com ou sem opção de compra por um prazo determinado, estabelecendo previamente o valor de sua venda; e) Concessão, licença ou permissão.

Dito tudo isso, parece-me que o modelo aplicado na privatização dos trens de Buenos Aires ocupou o segundo extremo da Lei 23.696/89, a partir de uma combinação entre distintas modalidades. Em suas linhas gerais, as empresas obtiveram a concessão, licença ou permissão por prazo determinado. Para prestar os serviços, fazer o pagamento de pessoal e planejar as atividades de manutenção do sistema. Para isso, além da arrecadação das bilheterias, as empresas concessionárias teriam acesso a subsídios do governo, de forma a possibilitar o cumprimento das metas acordadas e uma margem de lucro pré-acordada¹³. Além disso, caberia ao governo a compra de equipamentos e peças para a manutenção¹⁴.

Para concorrência dos editais resultantes, formaram-se distintos consórcios. Todas formadas por empresários estrangeiros, atuantes em seus países no ramo de transportes ferroviários e que seriam responsáveis pelo atendimento técnico, e argentinos. Entre o chamado capital nativo, algumas dezenas de empresas de ônibus participaram do processo¹⁵. Empresas que, inclusive, concorriam com os trens para fazer o traslado de pessoas entre os municípios do conurbano e a cidade de Buenos Aires. Ao final do processo quatro empresas resultaram ganhadoras. Uma delas chamava-se Metropolitano. Esta tinha ficado com três linhas importantes: Belgrano Sur, San Martín e General Roca. Ela partilhava daquilo que os passageiros diziam ser a principal fonte de lucro: a significativa estrutura de subsídios do governo para manutenção dos serviços com preços acessíveis para a população¹⁶. Pelo menos até o conflito que aludirei a seguir.

¹³ Geralmente na ordem de 6%.

¹⁴ As informações contidas neste parágrafo constam dos seguintes documentos: Ley 23696, de 18/8/1989 que versa sobre a reforma do Estado Argentino; Contratos de concessão das empresas TBA, Metrovias, Ferrovias e Metropolitano. Disponíveis na página do Ministério de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios. <http://www.minplan.gov.ar/>

¹⁵ Esses dados constam do documento INFORME FERROCARRILES - AREA METROPOLITANA: Transportes Metropolitano; Sobre la privatización del sistema ferroviario, de autoria da Comisión de Investigación del ARI (Agrupación para una República de Iguales), partido político argentino. Esse documento elaborado e redigido pelo deputado nacional Adrián Pérez e se encontra disponível na Cámara Federal Argentina e também em www.diputados.ari.org.ar/informes/informe_ferrocarriles.pdf

¹⁶ No período em que fiz meu trabalho de campo em Buenos Aires, a menor tarifa custava \$ 0,50 (cinquenta centavos de peso) e a maior \$1,35 (um peso e trinta e cinco centavos de peso). Esses valores equivaliam a, respectivamente, US\$ 0,30 (trinta centavos de dólar) e, aproximadamente, US\$ 0,75 (setenta e cinco centavos de dólar). No mesmo período, no Rio de Janeiro, os trens circulavam mediante uma tarifa única de, aproximadamente

O conflito em Constitución

Em maio de 2007 a Estação de Constitución foi palco de um dos mais vigorosos protestos registrado naqueles tempos, em uma região marcada pela mobilização social¹⁷. Centenas de usuários, após esperar mais de uma hora pela saída de trens para suas casas no conurbano, iniciaram um intenso quebra-quebra. Segundo circulou na imprensa da época, mas também me foi dito por testemunhas oculares do fato, tudo começou por não haver nenhuma comunicação sobre as causas do atraso. Depois de destruírem uma bilheteria, e sob repressão policial, os manifestantes partiram para quebrar outras dependências da estação. O saldo daquele início de noite de 15 de maio de 2007 foi uma estação depredada, uma composição ferroviária incendiada e dezesseis presos. Depois dessa ocorrência, aumentou significativamente o policiamento em Constitución.

Quando iniciei meu trabalho de campo na capital argentina o estrago já havia sido satisfatoriamente reparado. A enorme estação concebida no século XIX em estilo neo-renacentista vitoriano havia sido consertada. No entanto, a empresa Metropolitano fora substituída por UGOFE, um operativo de emergência formado anos antes por outras três empresas que administravam outras linhas¹⁸. UGOFE tinha também as concessões de outras duas linhas, as quais ligavam a capital a outras regiões do conurbano bonaerense. Tais concessões foram também obtidas em substituição à empresa Metropolitano¹⁹. Assim, com o ocorrido em Constitución em maio de 2007, parecia deixar o cenário uma das empresas formadas nos anos 90 para participar do processo de privatização das empresas argentinas na Grande Buenos Aires.

Passados três meses daquele episódio, as agrupações de passageiros diziam que o serviço prestado por UGOFE era ruim. No entanto, consideravam isso uma consequência dos anos da administração de Metropolitano. Anos onde a empresa encabeçada por um conhecido empresário ítalo-argentino²⁰ se dedicou, segundo afirmavam meus interlocutores, a receber não só os recursos oriundos das bilheterias mas, sobretudo, das chamadas subvenções sem realizar investimentos para melhoria dos serviços.

Meses depois do quebra-quebra, as logomarcas de Metropolitano perduravam na maioria das composições e nos uniformes dos empregados. Seu nome só havia sido apagado da bilheteria de Constitución, onde tudo começou. No entanto, em seu lugar não colocaram a logomarca de

US\$ 1,25 (um dólar e vinte e cinco centavos).

17 É tão comum observar marchas e protestos sociais na Grande Buenos Aires que não só há identidades sociais que se veiculam a partir das práticas e tecnologias das chamadas protestas – como piqueteros, por exemplo – como também há dias definidos em cada semana para abrigar tais atividades. Na cidade de Buenos Aires, por exemplo, era esperado que todas as terças e quintas-feiras algum movimento, em protesto por alguma coisa, ocupasse a área da Plaza de Mayo situada em frente a sede do governo federal argentino.

18 Ver nota 9.

19 Tratavam-se das linhas Belgrano e San Martín, descritas na nota nº 3.

20 Conhecido de muitos argentinos, através dos meios de comunicação que de tempos em tempos abordavam em suas produções os negócios que esse empresário detinha, em virtude de sua proximidade com pessoas que detinham importante parcela de poder político na Argentina.

UGOFE. Talvez isso fosse o maior indicativo daquilo que meus interlocutores entre os passageiros tanto reclamavam na época: ninguém se fazia responsável pelo que ocorria nos serviços ferroviários que atendiam o sul do conurbano bonaerense.

A confusão em todo aquele processo era grande para mim. Uma empresa havia perdido a concessão para prestar serviços ferroviários e em seu lugar assumira uma outra formada por três consórcios concorrentes. Minha confusão aumentou quando Tito, um jornalista, morador de Lomas de Zamora, e que era um dos membros da agrupação de passageiros que eu acompanhava no sul bonaerense, descobriu algo inusitado. Embora houvesse perdido a concessão, o dono de Metropolitano ainda mantinha o direito sobre o magnífico prédio da estação. Suas inúmeras salas, dispostas em seus três andares, as lojas distribuídas pelas extremidades de sua nave arqueada de coloração magenta, como também no subsolo que dá acesso aos serviços de metrô, entre outros espaços, eram ainda objeto de lucro desse empresário. Ele podia alugá-los como e para quem quisesse. Seja para os lojistas exibirem e venderem bijouterias, telefones celulares, cafés, restaurantes, lojas de artigos esportivos, sanduicherias, bancas de jornais ou simplesmente para produções cinematográficas. UGOFE parece ter ficado apenas responsável por fazer funcionar os serviços das bilheterias para as plataformas e trens²¹.

Tito conseguira as informações sobre as concessões em Constitución junto a ONABE²², após reivindicar o direito de acesso à informação pública garantido por lei²³. A ele fora informado por escrito que o contrato do Estado argentino com Metropolitano estava vigente até 23/8/2019, e compreendia

"la concesión de obra pública para mejorar, ampliar, remodelar, explotar, conservar, mantener y administrar la Estación Terminal Plaza Constitución, ubicada sobre las calles Brasil, Hornos y Lima de la Ciudad de Buenos Aires identificada como inmueble N °3622731, con una superficie aproximada de Treinta y Cuatro Mil Setecientos metros cuadrados (34.700 m2)"²⁴.

Mas uma coisa que não estava explicitada nos termos da concessão era a responsabilidade sobre os imóveis localizados na parte interna da estação, onde situam-se as plataformas. E isso fazia diferença.

Entre a capital e o conurbano

21 Ainda que o consórcio UGOFE S.A. mantivesse serviços de atendimento ao cliente em salas das estações onde operava – tanto ao sul quanto ao norte – sua sede principal estava localizada distante das estações, na avenida Juan B. Justo, no bairro Palermo.

22 Organismo Nacional de Administraciones de Bienes, ligado à Secretaria de Obras Públicas do Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios da Argentina.

23 Decreto Federal N° 1172/2003

24 Estas informações foram veiculadas por e-mail, na lista compartilhada pelos membros da lista de discussão Pasajeros del Roca, da qual faço parte.

Passar pelas roletas que davam acesso às palataformas de trens, aliás, era como ingressar em outro mundo. Contrastando com o comércio estruturado a partir dos negócios ainda manejados pelo dono de Metropolitano, uma multiplicidade de pequenas barracas e *kioskos*²⁵ se ofereciam ao público. Das 13 plataformas por onde circulavam passageiros até os trens - em um encontro nem sempre previsível em suas conseqüências - 10 estavam tomadas por esses *negocios* que vendiam de tudo: cachorros-quentes, refrigerantes, pãezinhos, doces, ferramentas, utilidades para o lar, brinquedos, bilhetes de loteria, entre tantas outras mercadorias que eram comercializadas a preços módicos. Os valores variavam de \$ 1 (um peso), no caso de um pequeno pacote de balas, a no máximo \$10 (dez pesos) para uma ferramenta ou utensílio doméstico. A maioria das mercadorias, porém, não ultrapassava \$3 (três pesos). Um clássico de vendas era o *choripan* (\$2,50) sanduíche de pão com lingüiça, cuja persistência de perfume no ar denunciava a preferência dos passantes.

O fato é que não se sabia ao certo quem era responsável pela concessão desses espaços para a exploração desses serviços. E eram muitos. Uma vez contei a quantidade de *puestos*, como são chamados e cheguei ao número de 45. No entanto, no período natalino, esse número aumentou sensivelmente. Tanto que nesse período os passageiros que formavam a agrupação com a qual me relacionava ao sul de Buenos Aires, que mantinham um blog na internet²⁶ e se comunicavam através de uma lista de discussão, localizou na presença desses *puestos* um sério problema. Eram tantos que dificultava a locomoção das pessoas, principalmente nas *horas pico*²⁷. Temia-se também a falta de espaço para a dispersão das pessoas em caso de conflito ou algum acidente. El Tito buscava informações, pois queria saber quem eram os responsáveis por aquele *quilombo*²⁸. Contudo, nada lhe foi esclarecido a contento.

Clarita, uma jovem vendedora que trabalhava em um destes *puestos* por uma diária de \$ 35 (trinta e cinco pesos)²⁹, contou-me em uma ocasião como é que se chegava a ser *dueño* de um destes *puestos*. Em primeiro lugar, a pessoa teria que conhecer um dos *capos*³⁰, ou seja, um dos donos de *puestos* mais antigos atuando nas plataformas de Constitución. Com esse conhecimento, e dependendo da influência desse capo, ele poderia veicular aos demais sua intenção que seria apreciada em uma das reuniões mensais dos comerciantes. Uma vez aceita a proposta, a etapa

25 Espécie de pequena barraca ou *trailer* feito em fibra de vidro ou fórmica onde se vende de tudo: cigarros, bebidas, doces, balas, pilhas, cartões telefônicos, entre outras mercadorias. Essa estrutura de negócio está presente não só nas estações ferroviárias, mas dispersa por toda Buenos Aires e Grande Buenos Aires e é uma das modalidades de negócio mais difundidas em toda a Argentina.

26 O endereço virtual é www.pasajerosdelroca.blogspot.com

27 Horas de maior movimento.

28 Em castellano, pode significar o mesmo que bagunça ou confusão.

29 Clarita morava em Gutierrez, distrito de Florencio Varela, também no sul bonaerense. Tornou-se minha amiga e se dispôs a ajudar-me com minha pesquisa, mesmo tendo sido dispensada do trabalho logo após os períodos de festas natalinas. Entre dezembro de 2007 a fevereiro de 2008 nos encontramos muitas vezes e com ela tive acesso a significativas informações sobre o que ela chamava “o mundo de Constitución”.

30 Diminutivo de capanga, como são reconhecidos as lideranças entre os comerciantes informais. Cf. Policastro & Rivero, 2005.

seguinte era fazer chegar ao conhecimento do *Comisario de Policia*³¹, ou ao *subcomisario*, o pedido. Essa era a instância definitiva de aprovação, o qual fixaria uma taxa mensal a ser paga para a instalação em uma plataforma. A essa taxa os comerciantes chamavam *coima*.

A coima

O termo coima era bastante difundido no universo da informalidade em Buenos Aires, como em outros segmentos da sociedade argentina. Tem praticamente o mesmo sentido que *propina* para nós, brasileiros³², ou seja, dinheiro empregado, na melhor das hipóteses, na contratação da aquiescência de autoridades com atividades ilegais ou não formalizadas. Era com esse sentido que era empregado também no metrô e nas ruas da cidade de Buenos Aires, quase sempre denotando uma relação possível entre comerciantes informais e agentes da policia federal argentina³³.

A partir de 2005, porém, a *Fiscalia Contravencional* vinculada ao *Ministerio Público Fiscal en lo Contravencional y de Faltas* da Cidade Autônoma de Buenos Aires (MPFCF), passou a atuar de forma mais incisiva sobre a *Venta Callejera*³⁴. Encabeçada por promotores de justiça, esta fiscalia realizava investigações que buscavam inibir a venda de mercadorias pirateadas e suas redes. Em uma visita que fiz as dependências daquela instituição, um dos promotores mostrava-me inúmeras fotos em sequência de um conjunto de ambulantes que saíam de um depósito considerado pelos fiscais como “clandestino”. Os promotores atuavam expedindo multas e solicitando ajuizamento das causas, particularmente para atividades comerciais que, uma vez investigadas, pareciam formar redes de exploração do trabalho de outros. A estas redes eles chamavam de *máfias*³⁵. Estas eram consideradas organizações distintas, por exemplo, daquelas que passaram a explorar – com o aval da empresa concessionária Metrovias - o trabalho de camelôs que atuavam há anos nos metrô da cidade em troca do pagamento de comissão³⁶.

Esse processo, desenvolvido sobretudo nos anos 2005 e 2006, acabou acarretando uma série de mudanças na organização do chamado comércio informal nas ruas de Buenos Aires. Seus efeitos se fizeram sentir nas adjacências da estação de Constitución., segundo a opinião de comerciantes

31 Trata-se de uma autoridade policial, responsável pela organização do serviço de policia em uma Comisaria. No caso de Constitución, havia um destacamento da Superintendencia de Seguridad Ferroviaria.

32 Curioso é que propina, em castellano, significa o mesmo que gorjeta, no Brasil. Ou seja, um valor que é pago ao garçom pela prestação de seus serviços. A diferença, porém, é que em Buenos Aires a gorjeta não está incluída no preço, mas é paga voluntariamente pelo cliente e, muitas vezes, proporcionalmente a sua satisfação.

33 A cidade de Buenos Aires, enquanto capital federal, é policiada exclusivamente, até a presente data, pela policia federal argentina. Seus agentes são responsáveis pelo policiamento ostensivo na cidade, assim como pelo apoio às investigações levadas a efeitos pelos juizados de instrução. O mesmo não acontece nos municípios circunvizinhos, onde é mais proeminente a presença da policial da provincia de Buenos Aires, a chamada Bonaerense.

34 Venda ambulante na rua.

35 http://www.lanacion.com.ar/archivo/Nota.asp?nota_id=740628

36 Por isso mesmo, na época de minha pesquisa coexistiam duas estruturas da venda ambulantes nas estações de metrô: uma legalizada, de contingente reduzido, e outra estruturada na ilegalidade, mais numerosa.

atuantes na estação e em seu entorno com os quais conversei. Como exemplo, citavam que na praça localizada em frente à estação e aos terminais de ônibus vários *puestos* foram fechados. Sobraram alguns que seguiam funcionando, regularizados ou não. Conforme me foi dito pelo Fiscal Geral substituto da cidade de Buenos Aires, muitos destes puestos vinham funcionando na época sob a gerência de pessoas ligadas ao Sindicato dos Vendedores Ambulantes de la Republica Argentina (SIVARA), que conseguiram negociar concessões com a Prefeitura. Para ele a ocupação destes puestos significavam espaços de poder dentro da estrutura hierárquica da venda ambulante e sua divisão pela cidade. Poder, sobretudo, por se instituir em uma área de forte conflito entre os camelôs e a Fiscalia Contravencional.

Verdade ou não, o fato é que Clarita acreditava que o número de puestos nas plataformas tinha aumentado bastante nos últimos dois anos. Da mesma forma Lucas - ex-vendedor ambulante e pequeno empresário na venda por atacado de biscoitos, que me auxiliou em meu trabalho em Constitución - dizia que nos últimos anos os camelôs estavam deixando o local devido a forte incidência de coimas. Segundo ele, além de pagar a integrantes da Prefeitura Portenha³⁷ e à Polícia Federal, também havia funcionários ligados ao MPFCF que estavam cobrando sua *participación* para “*no darse cuenta de lo que pasaba*”..

As plataformas da estação Constitución, assim como as ruas e praças adjacentes à ela, eram guardadas pela superintendência de policiamento ferroviário da Polícia Federal argentina. É possível que essas tenham servido para manter os *arreglos*³⁸ financeiros entre policiais e alguns comerciantes e, por outro, contribuído para uma relação equilibrada entre Polícia e a Fiscalia Contravencional nas ruas do bairro Constitución. Relação difícil, diga-se de passagem. Em meu trabalho de campo na Fiscalia Contravencional pude constatar que era pouca a confiança dos promotores (fiscais) e seus funcionários na atuação transparente dos agentes policiais no trato com os vendedores ambulantes.

Os capos

Nessa estrutura de negociações, era de fundamental importância o papel desempenhado pelos chamados *capos*. Policastro e Rivero (2005), na pesquisa que realizaram na Linha Mitre a partir da estação Retiro, identificaram que a organização dos ambulantes ou *buscas*, seja no interior dos trens, seja nas plataformas, prevê a existência de capangas ou capos, homens que “realizam suas atividades desde muito tempo e ganharam posições reconhecidas no mesmo âmbito, que lhes outorgam uma autoridade que se encontra socialmente legitimada entre os vendedores” (Policastro

37 Portenha é a designação pela qual se identifica algo pertencente à cidade de Buenos Aires.

38 Palavra que em castellano pode significar conserto, acerto, combinação, negociação, dependendo do contexto em que é empregado.

y Rivero, 2005: 98)³⁹. Essa posição entre os ambulantes é de muita responsabilidade, sobretudo em situações de negociação e conflito. “És capanga, então decides o que tem que se fazer e o que não tem que se fazer” (Op. cit)⁴⁰.

É importante acentuar, ainda recorrendo aos apontamentos dos sociólogos argentinos, que essa posição se alcança em virtude não só da antiguidade no posto e dos aspectos morais associados a personalidade da pessoa, mas também em função da capacidade de negociação com diferentes atores presentes no sistema ferroviário: representantes da empresa concessionária, polícia, outros vendedores, delinquentes, mendigos, entre outros. E essa foi uma característica igualmente emulada nas conversas que mantive com vendedores ambulantes e outras personagens em Constitución.

Clarita, por exemplo, me disse que o dono de seu *puesto* tinha outros três dispersos pelas plataformas de Constitución. Ele havia adquirido o primeiro em função de sua amizade com um conhecido *capo*, ainda em atividade naquele momento. Era uma pessoa tranqüila, considerada generosa pelos seus empregados, mas não era um *capo*. Afinal, ele ainda não havia demonstrado maiores talentos nas negociações com a polícia federal em relação aos valores pagos pelos *puesteros* a título de coima. Segundo Clarita, essas reuniões entre comerciantes e policiais eram mensais e se desenvolviam muito em função dos acontecimentos observados nas plataformas.

É que a polícia não só fazia a concessão do espaço, como também fazia o que Clarita chamava “la nuestra seguridad”. Diariamente, de 5h da manhã até por volta da meia-noite, um significativo número de policiais faziam ronda entre os puestos buscando evitar que alguns entre os 500 mil passantes diários subtraíssem quaisquer mercadorias frente a um vendedor desavisado. Esse trabalho não chegava a se encerrar, mas era drasticamente reduzido depois quando os policiais, ritualmente, despachavam um tipo muito especial no último trem da noite: o trem cartonero⁴¹.

Dizia-se ainda que além de locatário do espaço e prestador de serviços de segurança, a polícia poderia ser um importante fornecedor. Entre os ambulantes que trabalhavam no interior dos trens, havia muitos que vendiam CDs piratas. Com seus aparelhos de som apoiado no ombro, cuja energia saía de baterias acondicionadas em suas cinturas, constituíam um segmento peculiar entre os ambulantes. Alguns entre eles eram considerados verdadeiros *capos*. Diziam isso deles não só por que manejavam um dos negócios mais rentáveis – um CD custava, em média, \$ 5 (cinco pesos. Alguns de meus interlocutores opinavam que muitos daqueles Cds eram tirados de camelôs nas ruas, nas operações policiais de apoio às investidas da Fiscalia Contravencional, e descarregados

39 Tradução minha.

40 Idem.

41 O trem cartonero, também conhecido em Buenos Aires como *Tren Blanco*, é uma composição de trem composta de quatro vagões que todas as noites faz o traslado dos chamados cartoneros – catadores de papelão – da capital para os municípios do conurbano. Os cartoneros atuam em toda a cidade e havia trens para eles nas estações de Constitución, Once e Retiro, muito embora houvesse forte resistência das empresas em seguir prestando o serviço para o qual destinavam vagões precários, sem janelas, sem portas, com piso em péssimas condições, fora os problemas mecânicos que muitas vezes eram ainda mais graves do que os reclamados pelas agrupações de passageiros.

nos trens que não eram jurisdições da turma do judiciário da cidade. Logo, a relação de proximidade de alguns destes vendedores com a polícia fazia com que eles fossem vistos como detentores de um outro tipo de poder naquele ambiente.

O fato é que os capos no interior dos trens, independente das razões pelas quais eram assim considerados, tinham o mesmo papel daqueles situados na estação: fazer funcionar as regras acordadas entre os ambulantes de forma a disciplinar os conflitos entre eles. A exemplo do que havia sido detectado por Policastro e Rivero no outro extremo do sistema ferroviário em Buenos Aires, fazia parte das regras não haver duplicidade de vendas no interior dos vagões. Um *busca* deveria sempre esperar o outro anunciar e vender seu produto para depois oferecer suas mercadorias. Caso ambos coincidissem na mercadoria, o vendedor subsequente deveria passar para o vagão seguinte fazendo com que o vendedor já satisfeito passasse para um vagão mais adiante. Também era muito importante observar os chamados *cruces*, que eram as estações previamente acordadas como limítrofes para a atuação de um determinado contingente de camelôs. Da mesma forma, os *buscas* que tocavam nos vagões – modalidade mais apreciada pelo público – deveriam se limitar a um por composição, pois utilizavam tempo considerável no desenvolvimento de seu *laburo*⁴². Observadas essas e outras regras, não havia necessidade de intervenção dos *agentes de seguridad* e dessa forma o mercado fluía sem maiores problemas.

Os conflitos mais sérios, alguns mesmo derivando em confrontações físicas, eram observados quando um novo vendedor passava a atuar nos trens sem autorização ou vinculação com um *capo*. Sobretudo se, em virtude disso, desconhecesse as regras de convivência. Muitas vezes, agentes de segurança ao longo das estações do sistema ferroviário eram acionados pelos comerciantes mais estabelecidos para *cumplir la ley* e retirar do sistema presenças nada desejáveis àquela altura. Era também uma maneira de se fazer a “*nuestra seguridad*”, nos termos de Clarita.

Recordações do Rio de Janeiro

Ouvindo os relatos, como também testemunhando o funcionamento desse sistema nas muitas viagens que fiz, não me era possível deixar de lembrar dos camelôs da Central do Brasil. Era impensável em minha cidade uma estrutura tão intrincada de relacionamentos permitindo que atividades e atribuições tão dispare, envolvendo o judiciário, a polícia, as empresas concessionárias de trens e metrô, entre outras, resultasse em um sistema onde o comércio informal acabava por encontrar em seu curso cotidiano oportunidades onde poderiam ser mitigadas de forma significativa a incidência de violência física e moral dirigida aos ambulantes.

Como demonstrei em minha dissertação de mestrado⁴³, distintas lógicas e valores concorriam

42 O mesmo que trabalho, mas com ênfase do termo expediente ou o equivalente popular batente, no Brasil.

43 Pires, 2005.

para que fosse possível observar o fenômeno da venda ambulante nos trens do Rio. Eram de suma importância, por exemplo, aspectos da sociabilidade entre os usuários dos trens – em suas distintas maneiras de se veicular naquele espaço: de pregadores a camelôs, passando por traficantes de drogas. Mas também era de significativa relevância os mecanismos institucionais de controle e repressão levado a cabo pela empresa concessionária dos serviços ferroviários, sobretudo por um grupamento de vigilantes contratados. Em linhas gerais, percebi a existência de uma tensão permanente entre o emprego das normas previstas e práticas sociais que as renegavam. Uma dimensão interpretava conflitivamente a outra. O resultado era uma etiqueta muito complexa que, uma vez partilhada pelos atores, encerrava um conjunto específico de sanções positivas e negativas.

Comentando essas questões com Carlos, um dos *buscas* com quem circulei nos trens de Buenos Aires, disse-lhe que muitas vezes o lado mais forte – os agentes de segurança da empresa administradora dos serviços, no Rio – recorriam a expedientes como a apreensão de mercadorias dos camelôs, quando não lhes dispensava tratamento violento. Para que uma ou outra coisa não ocorresse, era necessário que o ambulante aceitasse o *arreglo*, que outra coisa não era que o pagamento, geralmente em dinheiro, para que o mesmo não fosse importunado. Carlos me disse que entre eles a situação não chegava a tanto por que “*acá todo se arreglo*”.

Arreglo e Arreglo – Diferenças para além de uma letra

Pensar no significado das palavras de Carlos passou a ser, para mim, um estímulo. Pois foi a partir daí que me dei conta que a palavra *arreglo* estava presente de maneira persistente nos mais diversos discursos que tive acesso quando de minha estadia em Buenos Aires. *Arreglo*, palavra que significa conserto – *arreglo* de uma roupa ou de um carro, por exemplo – também significa o que conhecemos por *combinação*. “Fulano *arreglou* algo com sicrano” significa dizer que duas pessoas fizeram um acordo, combinaram algo. Também há casos em que muitas pessoas combinam coisas, negociam, fazendo um *arreglo* mais amplo.

Estudando o processo de privatização dos trens argentinos, por exemplo, constatei que a modalidade de concessão com o pagamento de subsídios por parte do Estado foi o que mais atraiu as empresas que se reuniram em consórcios. Consórcios esses que podem ser entendidos como um primeiro estágio de *arreglo* - empresas de transportes rodoviários argentinos com empresas ferroviárias estrangeiras, por exemplo – mas não o único nível. Pois também houve a partilha das distintas linhas, por diferentes consórcios, fazendo com que os mais distintos interesses empresariais se vissem contemplados no processo. Sendo o dinheiro público a receita líquida e certa – o que os passageiros organizados diziam ser a fonte dos interesses - era razoável segundo essa lógica que todos os interessados que se apresentaram para a concorrência tivessem acesso.

É claro que as características estruturais dos transportes ferroviários em Buenos Aires –

distintas linhas em localidades diferentes - contribuiu em muito para que múltiplas empresas acabassem por se tornar concessionárias, diferente do que ocorreu no Rio onde uma única empresa administra cinco linhas a partir de um único terminal. Como na fórmula de Highlander⁴⁴, o processo de privatização do sistema ferroviário no Rio parece ter sido direcionado para a assunção de um único vencedor⁴⁵.

Mas mesmo em uma escala micro, essa lógica do *arreglo* pareceu-me perceptível em distintos momentos. Citando outro exemplo, as combinações entre policiais e comerciantes ambulantes, subordinadas ao *arreglo* dos policiais com os promotores da Fiscalia Contravencional, era ao mesmo tempo gritante e sutil. Maior suavidade pude perceber no *arreglo* entre os próprios ambulantes – que resultava em uma etiqueta rigorosa em termo dos comportamentos – os quais, porém, podiam recorrer muitas vezes a outros atores e instituições igualmente presentes no âmbito do sistema ferroviário para melhor se posicionarem no interior desses processos⁴⁶.

Em uma outra lógica, o *arrego*, como verifiquei no Rio, podia ser observado de forma significativa nas relações envolvendo vigilantes e camelôs nos trens da Central do Brasil, como também em outras relações sociais envolvendo força e poder. Não por acaso um sinônimo para *arrego* é a tradicional expressão “pedir penico”⁴⁷. O *arrego* estava e está presente, para citar um exemplo que evoca a comparação que tento fazer nesse texto, na relação entre os camelôs nas ruas da cidade do Rio e guardas municipais, policiais militares ou mesmo policiais civis. Diferente de Buenos Aires, não há promotores de justiça que se dedicam aos conflitos contravencionais. A justiça entre nós opta por delegar às esferas administrativas a responsabilidade por administrar conflitos envolvendo o curso cotidiano e dinâmico dos relacionamentos verificáveis no espaço público urbano.

Mas, afinal, o que é o *arrego*?

44 “Só pode haver um” era o que dizia Connor MacLeod, um imortal guerreiro escocês, cada vez que cortava a cabeça de um outro guerreiro supostamente imortal que cruzava seu caminho. MacLeod, imortalizado pelo ator Christopher Lambert, era obrigado a se degladiar com outro guerreiro que só poderia ser morto se lhe fosse cortado a cabeça. O filme preconizava a possibilidade de uma sequência de duelos até que um único imortal restasse vivo, com sua cabeça no lugar. A este, um prêmio estaria reservado em um cosmo. Ver <http://pt.wikipedia.org/wiki/Highlander>

45 No processo de privatização, foi arrolado em um único lote as linhas que saíam dos terminais da Central do Brasil e da Leopoldina. Este foi fechado em 2001, fazendo com que as linhas que dali saíam em direção a Belfort Roxo e Saracuruna fossem transferidos para a Central do Brasil.

46 Por economia, não citei que em muitas estações localizadas na província agentes da Polícia Federal foram substituídos por profissionais de outra instituição nacional: a Gendarmeria. Esse processo tem se verificado nos últimos anos, segundo meus interlocutores, por conta de uma maior ocorrência de delitos, como roubos e furtos de transeuntes, roubo de material ferroviário, entre outros. O fato é que a presença desses profissionais fez com que o sistema de *coimas* envolvendo os camelôs passasse a ter um novo participante, o que significou uma fonte de conflito entre agentes das duas instituições policiais.

47 Pedir penico significa muitas vezes desistir de uma disputa, por medo ou por covardia. Lembro-me que uma das “brincadeiras” mais frequentes entre grupos de adolescentes era feita pelos mais velhos contra os mais novos, geralmente com a assistência de outros. Consistia em segurar o menor pela força, dobrar seu braço para trás e lentamente levantá-lo em direção ao ombro. A dor era insuportável. Para deter esse processo, o mais velho exigia ao menor que esse pedisse *arrego*. Ao fazê-lo, imediatamente os assistentes se riam e chamavam-no de medroso ou maricas. Expressava-se publicamente, assim, não só sua inferioridade, mas sua covardia.

É possível que me seja perguntado, a essa altura, qual a diferença entre *arrego* e *arreglo* se nos dois casos há pagamento em dinheiro para que o comércio ambulante se efetue no Rio e em Buenos Aires, respectivamente. No primeiro caso, a *propina*; no segundo, a *coima*. Numa tentativa por responder, digo que o *arreglo* na sociedade portenha pareceu-me dotado de sinal mais positivo do que o *arrego*, entre nós cariocas. Não digo com isso que o *arreglo* seja bom e o *arrego* ruim. Digo que a forma como se institui a *coima* pareceu-me mais como um produto do *arreglo*, em virtude do processo para seu estabelecimento. A *propina*, na minha perspectiva, seria um objeto vinculante do *arrego*, a forma consagradora de seu expediente⁴⁸.

Para citar um exmplo, li um processo judicial em Buenos Aires onde um camelô denunciava um policial com o qual mantinha há algum tempo um *arreglo* para montar uma banca em uma esquina. A razão da denúncia não era necessariamente pela coima em si, mas por que o policial tentava extrair dele um valor mais elevado do que o historicamente combinado. Segundo estava escrito nos autos do processo, o camelô havia feito a denúncia, em primeiro lugar, para o *comisario* ao qual o policial era subordinado. Em um primeiro momento, este último parara com o assédio pela coima, mas retornara mais tarde. Daí a denúncia por extorsão à Justiça Correcional.

No caso do Rio, a *propina* – que pode receber nomes mais brandos como *agrado*, *cafezinho*, *cervejinha*, *gorjeta*, entre tantos outros – muitas vezes é percebida por aquele que deve pagá-la como uma imposição para que não seja utilizada a força. Uma relação bastante disseminada em distintos contextos na sociedade carioca, e que o sociólogo Michel Misse, estudando os processos de acumulação social da violência no Rio de Janeiro, designou como sendo uma *mercadoria política*⁴⁹. Mercadoria essa que está presente nesse amplo mercado da informalidade, que envolve não só produtos contrabandeados ou de origem duvidosa, mas também práticas e mercadorias ilícitas, que circulam à margem das agências reguladoras e promotoras da justiça.

A maior positividade do *arreglo* parece estar também em um outro sentido que pode ser empregado à palavra, em espanhol da Espanha, possivelmente fonte de origem de seu emprego entre os portenhos: adaptação de peça teatral⁵⁰. Logo, o *arreglo* é um ajuste, um concerto, uma combinação que busca adaptar algo pré-existente. Ele pode alterar o disposto originalmente, mas uma vez feito em comum acordo, tanto quanto possível, adquire legitimidade no curso dos acontecimentos. Logo, pode ser também entendido como uma reinterpretação coletiva de uma construção ou um texto existente – por exemplo, uma lei – que passa a ter vigência com novo conteúdo a partir da legitimidade conferida ao *arreglo* entre as partes.

Para citar outro exemplo, em meus levantamentos documentais deparei-me com um único

48 A exemplo da nota anterior, o reconhecimento da inferioridade e da covardia de suportar a dor que poderia ser imposta pelo lado mais forte.

49 Misse, 1999.

50 Cf verbete *Arreglo*, In Novo Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa 3ª. edição, 1ª. impressão da Editora Positivo. 2004

texto legal que falava explicitamente do “problema” da venda ambulantes nos trens. Trata-se do decreto federal argentino nº 51, de 17/2/1989 que considera “*un problema la presencia, a bordo de los trenes y en las estaciones, de vendedores no autorizados, con las consiguientes molestias que ocasionan al pasaje*”. Para esse problema, o decreto propunha medidas para “*erradicar os ilícitos del ambito ferroviário*”, propondo, para ara isso “*una medida coercitiva de suficiente magnitud para desalentar su reiteración*”. No entanto, “*para alcanzar ese objetivo la sanción a aplicar debe guardar relación con el momento económico, por lo que deberá prever su ajuste automático*”.

O decreto de apenas dois artigos, por fim, estipula que a multa à infração de venda ambulantes nos trens deveria ser equivalente a 22 passagens mínimas do trajeto de ida do transporte ferroviário. Pelos valores verificados no período de minha pesquisa, essa multa equivalia a \$11 pesos (onze pesos). Segundo alguns de meus interlocutores entre os camelôs, a *coima* semanal média girava em torno de \$ 10 (dez pesos).

Esse conjunto de informações me encoraja a interpretar que, em certa medida, cumpria-se o decreto. O valor da *multa* estava referido naquilo que se dispunha legalmente, mas sua periodicidade e método de recolhimento era ditada pelo arreglo.

Já em relação ao *arrego*, o escritor e lingüista Deonísio da Silva opina que a palavra “arreglo” entrou na Língua Portuguesa provavelmente pela fronteira do Rio Grande do Sul. Segundo ele, naquela região

“o significado preferencial de arreglo é um tipo de ajuste que soa a rendição ou ao menos a concessões inesperadas. No Rio de Janeiro, porém arreglo tornou-se arrego e indica desistência, mudança de comportamento por medo, impaciência ou disposição de obter vantagens diante de iminente derrota”⁵¹.

Como pude observar nas relações de camelôs com vigilantes de uma empresa privada, policiais militares e outros atores, a referência ao arrego soava quase sempre como uma reclamação. Uma troca injusta onde uma parte resultava *arregada* – plenamente satisfeita em suas pretensões, quando não ultrapassada em suas expectativas iniciais – e outra *arregaçada* – “dobrada”⁵² em sua vontade, contrariada em suas pretensões. O arrego, naquele contexto, era um tipo de relação onde uma parte é forçada a aderir a um trato para que possa seguir desenvolvendo suas estratégias de comercialização – alguns chamavam de “estratégia de sobrevivência.

51 http://caras.ig.com.br/etmologia/etmologia_92.htm

52 Segundo o Dicionário Aurélio, *arregaçado* é aquilo que foi levantado, por efeito de enrolamento, arqueamento, enrugamento.

Conclusão

Este paper parte de uma breve descrição dos sistemas ferroviários que ligam a cidade de Buenos Aires e a província que leva o mesmo nome. A intenção dessa descrição foi mostrar que tais serviços, providos por distintos terminais, interligados por serviços de trens subterrâneos (metrô), constituem um *corredor* por onde circulam dezenas de milhares de pessoas todos os dias. Essa circulação possibilita a constituição de mercados singulares para comercialização de bens e serviços.

O paper aborda um desses mercados, focalizando o terminal de Constitución, localizado na zona sul da cidade de Buenos Aires. A partir daquele lugar, embalado por uma circulação de 500 mil pessoas diariamente, procurei demonstrar a conformação de diferentes mercados. Nos arredores do terminal, em seu interior – seja antes ou depois das roletas de ingresso às plataformas onde estacionam os trens - como também no interior dos vagões, à medida que as composições avançam para o interior da província.

Minha intenção foi apresentar meu entendimento sobre as formas como se negociavam os usos desses espaços, a partir das diferentes instituições e identidades compartilhadas pelos atores aos quais tive acesso. Focalização essa que é devedora de uma maior abordagem de instituições e atores, para uma melhor composição do mosaico de relações que podem ser observados naqueles contextos, e que espero prover mais adiante com a continuidade de minhas pesquisas.

Em todo caso, para melhor entender essa dinâmica, busquei comparar com relações em ambientes análogos que pesquisei na cidade do Rio de Janeiro, onde vivo e trabalho. Essa comparação foi feita em função de duas categorias nativas que percebi nos discursos dos atores: *arreglo*, em Buenos Aires, e *arrego*, no Rio.

Sem querer apresentar conclusões definitivas, mas pensar possíveis caminhos para a continuidade de meu trabalho, opino que nos ambientes focalizados em ambas cidades, se foi possível perceber assimetria entre os atores nas negociações pelos usos dos espaços disponíveis, também foi possível identificar lógicas distintas de lidar com essas assimetrias. Essas lógicas podem ser entendidas em função dos significados compartilhados dos termos *arreglo* e *arrego*.

No primeiro caso, uma combinação entre partes desiguais, que se apresentam para uma negociação com distintos aportes materiais e, quando for o caso, de poder. No entanto, essa desigualdade material parece ser compensada com a representação de que as partes são moralmente iguais, o que os autoriza a participar do *arreglo*. As vantagens e benefícios de cada parte serão proporcionais a quantidade de bens e poder mas, a princípio, todos os interessados são incluídos. A medida que as múltiplas formas de competências alteram a configuração inicial, alteram-se as disposições dos atores no concertado, mas igualmente procura-se manter, tanto quanto possível, as partes *arreglantes*.

No segundo caso, à desigualdade material pode ser somada à um desconhecimento da dimensão moral dos atores com quem se busca estabelecer a negociação. Isso faz com que não só os benefícios e vantagens materiais - e de poder, quando for o caso - expressem a desigualdade, mas também que a inclusão do interessado na negociação seja feita em condições que lhe seja negada o reconhecimento a uma mesma substância moral de outros presentes à negociação. A consequência pode ser, como se costuma dizer, é que um resulte *arregado* na transação, enquanto outro *arregaçado*. Formas diametralmente opostas de se participar de um contrato. Um mais acima dos incluídos; outro à beira da exclusão.

Bibliografia

CARDOSO DE OLIVEIRA, Luis Roberto. 2002. Direito Legal e Insulto Moral – Dilemas da Cidadania no Brasil, Quebec e EUA. Rio de Janeiro: Relume-Dumará.

CARVALHO, José Murilo de. (2001). Cidadania no Brasil; o longo caminho. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

CENA, Juan Carlos. (1998). El Guardapalabras, memoria de un ferroviario. Buenos Aires: La Rosa Blindada.

_____. (2003). El Ferrocidio. Buenos Aires: Rosa Blindada

DA MATTA, Roberto (1979). Carnavais, Malandros e Heróis: para uma sociologia do dilema brasileiro. Rio de Janeiro: Zahar.

GEERTZ, Clifford. (2002). O saber local. 5. ed. Rio de Janeiro: Vozes.

KANT DE LIMA, Roberto. (2000). *Carnavais, Malandros e Heróis*: o dilema brasileiro do espaço público. In.: GOMES, Laura G., BARBOSA, Livia & DRUMMOND, José A. O Brasil não é para principiantes: Carnavais, Malandros e Heróis, 20 anos depois. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas.

MARSHALL, H. T. (1965). Cidadania, Classe Social e Status. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor.

MAUSS, Marcel. (1974). Ensaio sobre a dádiva. In Sociologia e Antropologia, Mauss, Marcel. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.

_____. 1972. Fenômenos Jurídicos. In Manual de Etnografia. Lisboa: Editora Pórtico. p147-212.

MISSE, Michel (1999). Malandros, Marginais & Vagabundos & a acumulação social da violência no Rio de Janeiro. Tese de Doutorado em Sociologia, Rio de Janeiro: IUPERJ, 1999.

_____. (2002). O Rio como Bazar – A conversão da ilegalidade em mercadoria política. Revista Insight Inteligência. Rio de Janeiro: Julho, Agosto e Setembro de 2002. p 68-79.

NORONHA, Eduardo G. (2003) “Informal”, ilegal, injusto: percepções do mercado de trabalho no Brasil. *Revista Brasileira Ciências Sociais* [online], vol.18, no.53, p.111-129

O'DONNELL, Guillermo. (1986). E eu com isso? Notas sobre sociabilidade e política na Argentina e no Brasil. In.: Contrapontos: Autoritarismo e Democratização. São Paulo: Vértice.

PIRES, Lenin. (2005). “*Esculhamba*, mas não *esculacha*!”. Um relato sobre os usos dos trens urbanos da Central do Brasil, no Rio de Janeiro, enfatizando as práticas de comerciantes ambulantes e conflitos existentes entre estes e outros atores, naquele espaço social”. Dissertação de Mestrado apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Antropologia da Universidade Federal Fluminense, RJ: Niterói. 162p.

_____. (2005). El derrame - cuando el derecho corre hacia de otro lado de la estación. In Derecho humanos, tribunales y policías en Argentina y Brasil. Tiscórnica, Sofia e Pita, Maria (orgs). . Estudios de Antropología Jurídica. Buenos Aires, FFyL, UBA, 2005.

POLICASTRO, B. & RIVERO, (2005). E. “El mundo de los vendedores ambulantes sobre las vías del ferrocarril Mitre”, In Mallimaci, F. & Salvia. Los nuevos rostros de la marginalidad. Bs As:

Biblos: Instituto Gino Germani, 93-106.

RABOSSI, Fernando. (2004). Nas ruas de Ciudad del Este: vidas e vendas num mercado de fronteira. Tese de Doutorado apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social do Museu Nacional, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

SANTOS, Wanderley G. dos. (1979). Do laissez faire repressivo à cidadania em recesso. In Cidadania e Justiça. Rio de Janeiro: Ed. Campus.