

POLÍTICAS PÚBLICAS E A GESTÃO DE MOBILIDADE DE TRECHEIROS EM CIDADES PEQUENAS

Cledione Jacinto de FREITAS¹

José Sterza JUSTO²

RESUMO

Os deslocamentos humanos para cidades pequenas nas últimas décadas trouxeram novas formas de atuação e gestão de vários grupos populacionais, principalmente após a emergência de políticas para cidades. Dentre essas populações se encontram as pessoas em situação de rua e trecheiros que demandam atenção das políticas sociais, em especial da assistência social. A gestão da mobilidade dessas pessoas que vivem em trânsito normalmente é feita pela sua segregação em alguns espaços citadinos ou pelo seu deslocamento contínuo por meio da concessão de passes rodoviários. Dessa forma, as políticas públicas são orientadas a produzir a mobilidade constante, dentro do espaço urbano ou interurbano, das pessoas que vivem de modo diverso do instituído.

Palavras chave: Cidade pequena. Políticas públicas. Mobilidade. Trecheiros. Pessoas em situação de rua.

¹ Universidade Estadual Paulista – Unesp/Assis.

² Universidade Estadual Paulista – Unesp/Assis.

PUBLIC POLICIES AND THE MANAGEMENT OF MOBILITY OF *TRECHEIROS* IN SMALL CITIES

ABSTRACT

Human dislocations to small cities in recent decades have brought new forms of action and management to many population groups, especially after the emergence of cities policies. The homeless and “*trecheiros*” are among these people who demand the attention of social policies, especially social assistance. The management of mobility of these people living in transit It is usually done by segregating them in some city spaces or by continually moving them with some kind of road ticket. Therefore, public policies are oriented to produce a constant mobility, within urban or interurban space, of people living in a way different from the instituted.

Keywords: Small city. Public policy. Mobility. *Trecheiros*. Homeless.

1 INTRODUÇÃO

Este trabalho é parte da pesquisa de doutorado em Psicologia, em curso, intitulada “*Sem-lugar’: a mobilidade de pessoas em situação de rua e trecheiros nas cidades pequenas e médias*” que tem como fito analisar o modo que cidades pequenas e médias produzem e gerem a mobilidade dessas pessoas, vistas como maltrapilhas e indesejadas, que vivem vagando pela cidade ou transitando de uma a outra (FREITAS, 2014). Trata-se, assim, de compreender as estratégias utilizadas para deslocá-las dentro do espaço urbano ou para outras cidades, ou seja, trata-se de saber como as pequenas e médias cidades lidam com as figuras das pessoas em situação de rua e trecheiros em seu território.

Nesse trabalho será contemplado apenas uma parte da pesquisa que consiste em analisar a produção e gestão de mobilidade de pessoas em situação de rua e trecheiros pelas cidades pequenas, tendo como foco as políticas públicas, precipuamente as de assistência social, na produção e gestão da mobilidade dessas populações. Partimos da perspectiva que a política de assistência social, nas pequenas cidades, se torna o eixo orientador das práticas e ações com e sobre populações em deslocamento contínuo, cabendo a ela a proposição, coordenação e efetivação da política municipal no que concerne a esse público.

As pessoas em situação de rua constituem uma população heterogênea “[...] que faz das ruas seu espaço principal de sobrevivência e de ordenação de suas identidades. Estas pessoas relacionam-se com a rua segundo parâmetros temporais e identitários diferenciados, vis-a-vis os vínculos familiares, comunitários ou institucionais presentes e ausentes” (BRASIL, 2008, p. 03).

Já os trecheiros referem-se aos sujeitos que perambulam de cidade em cidade a pé ou por meio de passes de ônibus concedidos pelas empresas de transporte terrestre em parceria com as prefeituras municipais, permanecendo nas ruas e sobrevivendo da ajuda dos serviços públicos de assistência social ou de achaques (pedido de ajuda feito com educação, esperteza e justificativas convincentes). Permanecem na cidade por algum tempo, mas dificilmente se fixam nela, deslocando-se para outra e assim sucessivamente.

Propomos traçar, em linhas gerais, os processos de gestão de mobilidade de trecheiros e pessoas em situação de rua nos espaços urbanos, com vistas a contribuir para o debate da utilização desses espaços por uma população que faz do trânsito seu modo de vida, permanecendo preferencialmente nos espaços públicos e utilizando instituições de abrigo, residências desabitadas, entre outras instalações, durante sua curta estada que pode durar de algumas horas a semanas. Tentaremos também explorar o modo que essas cidades,

Geoiingá: Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia
Maringá, v. 8, n. 2, p. 105-123, 2016
ISSN 2175-862X (on-line)

paradoxalmente, produzem a mobilidade dessas pessoas, quais estratégias são utilizadas, quais instituições, normas e agentes são dispensados para controlar o acesso, permanência ou deslocamento.

Cumprido ressaltar que cada cidade comporta características próprias mesmo pertencendo ao mesmo porte. Dessa maneira, não podemos considerar todas as cidades pequenas como iguais visto que há vários fatores que as tornam singulares, como tamanho populacional, extensão territorial, densidade demográfica, ordenação urbana, o perfil das construções e habitações, sua localização geográfica, a malha viária, o clima, a cultura, entre outros. Tais aspectos atrelados à subjetividade dos cidadãos e dos itinerantes configuram um modo único e específico de se lidar com pessoas em situação de rua que permanecem nos espaços públicos e trecheiros que aportam em seu território. Dessa forma, a mobilidade em uma cidade pequena ganha contornos muito diversos aos de outras cidades, mesmo sendo cidades de mesmo porte. Assim o modo que cada cidade lida com os trecheiros e pessoas em situação de rua segue uma orientação própria, peculiar a sua dinâmica, mas com pontos de convergência no que se refere à política pública instituída.

2 PERSPECTIVAS E CONTEXTOS DA CIDADE E MOBILIDADE

Se há algo que caracteriza o homem através dos tempos é o deslocamento. A mobilidade humana foi responsável por mudanças espaciais, afetivas, descobertas, pela constituição de cidades, pelo contato entre povos, pela miscigenação, por colonizações, conflitos, desterro, entre outras tantas realizações da humanidade. Maffesoli (2001), analisando a mobilidade e tomando como fio condutor a errância e o nomadismo, coloca, de maneira contundente, o papel produtivo desempenhado pelos deslocamentos, possibilitando novas configurações de territórios, cidades e de convivências entre os humanos. O que mais caracteriza a errância, segundo ele, é o desejo de evasão, de sair sem destino, de conhecer o novo e inesperado, “sem eira nem beira”, construindo trajetos conforme os caminhos que se apresentam no horizonte.

Os deslocamentos humanos ganharam forte impulso a partir dos avanços tecnológicos, principalmente após a invenção dos meios de transportes motorizados e de orientação espacial, que possibilitaram o deslocamento de um contingente maior de pessoas para locais longínquos (e desconhecidos), como também aumentaram a velocidade de tais deslocamentos, trocando o caminhar pelo viajar, transformando substancialmente a relação do homem com os caminhos:

de produtor de caminhos para contemplador de sobreposições de paisagens. Os avanços técnicos possibilitaram, ainda, o crescimento e complexificação das cidades nos últimos três séculos, provocando o êxodo de pessoas do campo para as cidades e metrópoles modernas em busca de empregos surgidos nas fábricas e indústrias que se instalaram nessas localidades, bem como a migração para outras plagas.

Essas transformações ocorreram principalmente após a emergência da modernidade, como bem postula Berman (2007) mostrando o poder transformador implementado pela técnica e pelo novo homem confiante em suas potencialidades criadoras e realizadoras, o que configura uma experiência de tempo e espaço totalmente diversa do homem pré-moderno. Esse autor, descrevendo os processos de mudanças ocorridos nas cidades, ao longo da modernização, toma de empréstimo obras de escritores como Goethe, Dostoiévski e Marx, entre outros. Na trajetória de sua narrativa, ele parte do desejo fáustico de transformação do mundo, embrenhado no nascimento da modernidade e atuante até os dias atuais, e prossegue sua descrição das experiências fundamentais do homem na modernidade do século XIX destacando a sensação de que *“tudo que é sólido desmancha no ar”*; menciona o sonho russo de se tornar potência por meio da construção de obras e cidades monumentais e termina com o exemplo da grande transformação, implementada por Robert Moses, em Nova Iorque, reformulando a cidade para atender a crescente necessidade de mobilidade dos automóveis.

As transformações nas cidades também foram objeto de atenção de Benjamin (2006), tomando como referência a cidade de Paris e as transformações radicais impostas pelo Barão Hausmann que reordenou as ruas, praças, prédios e a população, esquadrinhando as massas populacionais conforme as classes sociais. O objetivo do Barão, além de evitar as barricadas, era transformar Paris em uma cidade viva e limpa, fazendo de suas ruas o local de circulação e das praças o pulmão da cidade. Essas transformações na cidade moderna também foram alvo das análises de Harvey (2000), principalmente as ocorridas no século XX, sob a influência das ideias de Le Corbusier na arquitetura, privilegiando ângulos retos e a cor branca para expressar ordem e a limpeza das formas e da cidade. Era necessária uma transformação sistemática na arquitetura das cidades para contemplar o novo modo de vida dos habitantes que utilizam os espaços urbanos públicos como espaços de passagem.

O crescimento da urbanização aumentou substancialmente nos últimos séculos. No Brasil, esse processo teve forte impulso a partir da década de 1950, quando o país deixou de ser agrário para tomar feições industrialistas e agroindustriais, deslocando uma grande massa de pessoas para as cidades do centro sul do país, vindas em sua maioria das regiões Norte e Nordeste principalmente para os Estados de São Paulo e Rio de Janeiro, conforme aponta estudo

de Oliveira; Ervatti; O’Niell, (2011). A partir da década de 1990, com a mecanização da agricultura atrelada à crise decorrente do Plano Cruzado, no Governo Collor, se produziu uma leva de desempregados nos grandes centros urbanos do país, impulsionando ainda mais movimentações migratórias e o aumento de pessoas em situação de rua, trecheiros e andarilhos³, bem como de pessoas que transitavam de cidade em cidade em busca de melhores condições de vida.

Esse processo migratório ainda persiste no Brasil, agora com mudanças de direção: dos grandes centros para as cidades de médio e pequeno porte no interior do país. As políticas de descentralização da administração pública e da produção industrial, aliadas ao desenvolvimento do agronegócio, fizeram com que o fluxo de pessoas se orientasse para essas regiões (OLIVEIRA e OLIVEIRA, 2011). Contudo, pontuamos que não somente a industrialização e a mecanização são responsáveis pelo êxodo, pelo crescimento das cidades interioranas e pelo aumento do trânsito de pessoas de uma cidade a outra. Podemos dizer que o crescimento substancial da rede de serviços, das cidades turísticas, das cidades/modelo, das cidades/dormitório, entre outros fenômenos urbanos, também são responsáveis pelos fluxos de deslocamentos para cidades de pequeno ou médio porte. Dessa maneira, para entender o modo de construção de pequenas cidades é necessário levar em consideração os seguintes aspectos:

[...] tamanho demográfico, funções urbanas, dinâmica intra-urbana, intensidade das relações interurbanas e com o campo, indicadores de qualidade de vida, infraestrutura, distanciamento de áreas metropolitanas, situação geográfica favorável, capacidade de retenção da população migrante e estrutura para ofertar bens e serviços. (SILVA, 2013, p.73).

Ao lado de fatores econômicos, demográficos, sociais e políticos, não podemos desprezar um fator fundamental para o deslocamento e migração que consiste no desejo de sair, de se deslocar, de conhecer outros locais e outros modos de vida; de transitar e não se fixar em ponto algum; um desejo de errar pelos caminhos, sem destino certo, sejam caminhos produzidos pelas políticas estatais e cidadinas ou pelo próprio caminhante. Podemos visualizar essa conjunção de forças que impulsionam os deslocamentos humanos naqueles sujeitos que percorrem várias cidades em curto período de tempo, num processo itinerante, mas não sazonal, como visto em muitos itinerantes, denominamos de *trecheiros*: pessoas que percorrem o *trecho*

³ Andarilhos são aqueles indivíduos que vivem caminhando a pé pelos acostamentos das rodovias, carregando todos seus pertences num saco às costas ou em algum carrinho de mão improvisado. Dificilmente adentram as cidades, pois seu *habitat* natural é as rodovias por onde circulam e sobrevivem ao longo do ano (JUSTO, 2012; JUSTO & NASCIMENTO, 2012; NASCIMENTO, 2008).

a pé ou por meio de passes de ônibus intermunicipais em busca de empregos temporários ou em busca de aventura, utilizando os recursos que as cidades oferecem (JUSTO, 2012; JUSTO & NASCIMENTO, 2012; NASCIMENTO, 2008). Diferem-se, portanto, das *pessoas* em situação de rua que utilizam as ruas como forma de sobrevivência ou como um modo de produção de vida e de subjetividade e nelas permanecem por muito tempo sem se deslocarem para outras cidades.

3 MOBILIDADE INTRA E INTERURBANA DE NÔMADES E ERRANTES

Para se entender o fenômeno das mobilidades intra e interurbanas, é importante traçar, em linhas gerais, o processo de deslocamento e das relações estabelecidas entre as diversas cidades no território brasileiro. Conhecer o espaço intraurbano nas cidades pequenas é um processo tão importante quanto dos grandes centros e metrópoles, já que a dinâmica, a utilização e a apropriação desses espaços são de natureza bem diversa, visto que o fluxo de pessoas, mercadorias, automóveis, afetos são de outra ordem, segue outra dinâmica, não cabendo comparações e enquadramentos. A mobilidade e fluxo de uma rua ou avenida de uma cidade pequena é incomensurável com a mobilidade e fluxos nas ruas e avenidas de metrópoles como a Rua 25 de Março, Avenida Paulista ou a Avenida São João, em São Paulo.

Para tentar dar uma visão geral do papel desempenhado pelas cidades pequenas na mobilidade humana recorreremos à pesquisa “*Regiões de Influência das Cidades*”, publicada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), no ano de 2007, que traça a dinâmica de dependência e influências entre as cidades no território nacional. O IBGE (2008) considera que as regiões de influência seguem uma hierarquia de níveis de cidade na qual estão no topo as metrópoles (grande metrópole, metrópole nacional, metrópole), seguidas pelas capitais regionais, pelos centros sub-regionais (cidades entre 70 a 100 mil habitantes), continuando com os centros de zona (cidades entre 20 e 50 mil habitantes) e, no último nível, os centros locais (cidades com menos de 10 mil habitantes). Em complementação, Sposito e Jurado da Silva (2013, p.17) fazem uma importante consideração sobre o modo de analisar a cidade pequena ao afirmar que ela “[...] em si não é um dado *a priori*, não deve ser analisada isoladamente; e sim no plano de suas relações com outros centros” (grifo dos autores). Assim a teia de relações intercidades é fator importantíssimo para entender as dinâmicas de mobilidade populacional.

Cabe ressaltar que o número de habitantes não é o único fator para determinar cada uma das categorias, mas uma gama de fatores como localização geográfica, proximidade com

Geoiingá: Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia
Maringá, v. 8, n. 2, p. 105-123, 2016
ISSN 2175-862X (on-line)

outros municípios, indústria, comércio, serviços, universidades, saúde, a malha rodoviária etc. Assim, uma cidade ou uma região pode estar vinculada a mais de uma cidade referência, principalmente aquelas que estão entre duas cidades de hierarquia superior. Para nosso estudo tomamos como objeto de atenção as cidades que estão nos centros de zona e centros locais (com enfoque especial para os centros sub-regionais e centros de zona), pela importância que assumiram nas últimas décadas devido ao processo de interiorização e descentralização ocorrido no país.

Essa interiorização produziu modificações nas configurações urbanas e nos modos de vida nas cidades que podem ser caracterizadas por uma mistura entre o moderno e o pós-moderno as quais fazem parte as cidades pequenas presas, por um lado, à racionalidade moderna, mas por outro, abertas às aventuras da pós-modernidade, com traços de descentralização, de aceitação do novo juntamente com o arcaico e com a inclusão da velocidade em seu cotidiano. O deslocamento humano, o trânsito e a velocidade são os grandes motes da contemporaneidade e sob esses signos as cidades se ancoram e constroem suas políticas de fluxos e mobilidade (VIRILIO, 1996). A sociedade tornou-se, agora, dromológica, calcada na velocidade, portanto, conforme enfatiza Virilio (1996), quem tem o controle da velocidade detém o poder. Assim, controlar fluxos e velocidades é imprescindível para gerir a entrada e saída de pessoas, criar estratégias para lidar com os deslocamentos dentro do perímetro urbano e nas malhas rodoviárias intermunicipais. Virilio (2008, p. 09) nos chama a atenção para esse processo ao pontuar que “É interessante, portanto, abordar a questão do acesso à Cidade de uma nova forma: a aglomeração metropolitana possui uma fachada? *Em que momento a cidade nos faz face?*” (grifos do autor).

A questão lançada por Virilio é muito pertinente para pensarmos a mobilidade nas pequenas cidades por trazer à tona a necessidade de se discutir o papel ativo que elas possuem no gerenciamento da mobilidade por suas malhas. Ela nos leva a interrogar em quais momentos somos interpelados, por quais ações a cidade nos recebe ou nos expulsa, quais tipos de mobilidades são aceitas e desejadas e a quais pessoas se permite o livre deslocamento.

A mobilidade nas cidades também é objeto de atenção de Bauman (1999) que a toma como um dos grandes corolários da globalização. O autor chama a atenção para o fato de que a mobilidade não é facultada a todos: “A mobilidade galga ao mais alto nível dentre os valores cobiçados – e a liberdade de movimentos, uma mercadoria sempre escassa e distribuída de forma desigual, logo se torna o principal fator estratificador de nossos tardios tempos modernos ou pós-modernos” (BAUMAN, 1999, p.8). Há, segundo Bauman (1999), duas modalidades de mobilidade no mundo globalizado: a dos turistas e a dos “vagabundos”. No primeiro caso, a

Geoiingá: Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia
ISSN 2175-862X (on-line)

mobilidade é aceita, desejada e incentivada, podendo os turistas se mover livremente pelos espaços. No segundo, ela é regulada, fiscalizada ou negada, chegando ao ponto de não ser permitida.

Para os vagabundos pós-modernos, pessoas em situação de rua e trecheiros, a pesquisa de Freitas (2014) chega a conclusões próximas às de Bauman (1999). Eles sofriam com o processo de regulação, fiscalização da mobilidade, intensificado, especialmente, sobre trecheiros e população de rua, tidos como “vagabundos”. A população de rua era enxotada dos logradouros públicos. Quando se tratava de trecheiros eram enviados para outra localidade e mantidos, dessa forma, em trânsito constante. Cabe, ainda, ressaltar a influência da mobilidade, da velocidade e dos processos dromológicos (VIRILIO, 1996) na organização dos modos de vida atuais, em nossas experiências de espaço-tempo, em nossos afetos, desejos, orientando a relação do sujeito consigo, com os outros e com o mundo. Dessa maneira, “A ‘boa vida’ é a vida em movimento, mais precisamente o conforto de ter confiança na facilidade com que é possível mover-se caso ficar não mais satisfaça. Liberdade veio a significar acima de tudo liberdade de opção e a opção adquiriu notoriamente uma dimensão espacial” (BAUMAN, 1999, p.129).

As cidades incorporaram cada vez mais a mobilidade e a velocidade em seu cotidiano a ponto destas serem as balizadoras de suas ações e políticas, demandando estratégias de controle e gestão dos fluxos de pessoas, mercadorias, dados, informações etc. As dromopolíticas⁴ desenvolvidas nas metrópoles e grandes centros também se encontram, de maneira cada vez mais notória, nas cidades pequenas, que incorporam as políticas de gestão da mobilidade e velocidade para lidar com as demandas que se apresentam devido ao grande fluxo de pessoas, mercadorias e informações que “invadem” essas cidades, colocando ao lado de suas configurações do durável e imutável, signos do efêmero e do transitório.

Em se tratando do fluxo de pessoas, as pequenas cidades têm agora um perfil diverso das décadas de 1960/70, quando boa parte de sua população acabava se deslocando para as metrópoles. Hoje há uma forte tendência para movimento de retorno de pessoas para essas cidades, seja impulsionado pela implantação de indústrias, universidades, pelo grande investimento na agroindústria ou pelo turismo, seja pela procura de conforto e segurança que se acredita não existir nas metrópoles. Acresce-se a isso o significativo fluxo de deslocamento de trecheiros por esses municípios, se comparado às décadas finais do século XX, que se valem

⁴ Neologismo criado por Virilio (1996) para designar a governabilidade ou gestão pública dos poderes gerados pelas mobilidades e velocidades dos corpos.

de auxílios disponibilizados durante um curto período, partindo em seguida, para outra localidade. Dessa maneira, as cidades buscam alternativas para lidar com essas pessoas, vistas como indesejadas e como um ônus, diferentemente de como são vistos outros migrantes. A alternativa mais usual é de erigir políticas e estratégias que têm como objetivo a retirada e deslocamento rápido desses sujeitos.

4 AS PEQUENAS CIDADES NO CONTEXTO BRASILEIRO E POLÍTICA ASSISTENCIAL

As pequenas cidades, nos últimos quarenta anos, têm assumido papel importantíssimo na dinâmica do deslocamento humano no Brasil, fruto do processo de descentralização político-administrativo desenvolvido pelo Estado, pelo descentramento das indústrias, universidades, serviços e comércio que buscam nos municípios menores possibilidades de crescimento ou de exploração da força de trabalho dos habitantes. Fazem também parte desse processo a fuga do ritmo de vida frenético, com seus riscos e inseguranças, vivenciados nas metrópoles, e a busca de conforto e segurança nas paisagens bucólicas e tranquilas das pequenas cidades que povoam o imaginário do brasileiro. Nesse contexto, “[...] as cidades médias [e pequenas] aparecem como locais privilegiados... por se constituírem em locais que geralmente representam oferta de bem-estar em comparação a outros situados nos demais níveis de hierarquia”. (ARAÚJO; MOURA e DIAS, 2011, p.67).

Ainda cabe destacar aqueles deslocamentos que assumem um feitiço dromomaníaco ou aqueles impulsionados pela busca de aventura, pelo prazer em viajar, conhecer outras plagas ou vivenciar o próprio percurso, nos quais as cidades são utilizadas como pontos de paragens, algumas mais rápidas outras mais demoradas. É o caso dos hippies, dos chamados “malucos de estrada”, “mochileiros” e principalmente dos trecheiros que, cada vez mais, visam as cidades pequenas como destinos temporários.

Em todas essas situações de deslocamento podemos reconhecer a crescente importância do papel das pequenas cidades, nas últimas décadas, associada à igual importância que assumem na economia, no turismo, na educação, na segurança pública – como se observou na descentralização de grandes presídios das metrópoles.

Os movimentos migratórios e os fluxos de pessoas trazem desafios para as pequenas localidades enfrentados, geralmente, por meio de políticas públicas erigidas para se lidar com as transformações produzidas pelos visitantes temporários, de passagem ou mesmo aqueles da

própria localidade, mas que usam os logradouros públicos como moradia. Para dar conta dessas transformações no cenário urbano brasileiro, o Estado traçou estratégias de atuação e gestão das demandas surgidas nas últimas décadas. Nessa linha, podemos citar o esforço do Ministério do Desenvolvimento Social em esquadrihar as cidades, classificando-as em diversos portes, para melhor planejamento e execução da política de assistência social, elencando para cada porte de cidade certos níveis de complexidade.

Na Política Nacional de Assistência Social (BRASIL, 2004) há uma divisão das cidades em portes conforme o número de habitantes por município, como consta a seguir: pequeno porte I para cidades com até 20 mil habitantes; pequeno porte II de 20.001 a 50 mil habitantes, configurando o maior número de cidades no território brasileiro, o que demanda um reordenamento das políticas estatais no sentido de descentralizar as ações para atender as suas especificidades, considerando que grande parte desses municípios encontra-se distante das metrópoles. Nesse ano o percentual de cidades com porte I e II representava em 2004 90% dos municípios brasileiros com 4.982 municípios, destes 4.018 (73%) era de pequeno porte I.

A Política Nacional de Assistência Social considera que esses municípios de pequeno porte, por suas características, possuem maiores índices de vulnerabilidade, principalmente no que diz respeito à miséria e pobreza, ao trabalho infantil e ao analfabetismo. Por isso, são incluídas na agenda estatal que cria estratégias e equipamentos para gerir essas populações em vulnerabilidade. Os equipamentos criados foram o Centro de Referência de Assistência Social (CRAS), presente em praticamente todos os municípios pequenos, e Centro de Referência Especializado de Assistência Social (CREAS), presente em algumas cidades de pequeno porte I e em praticamente todas as cidades de pequeno porte II; Instituições de Acolhimento, presente em cidades de pequeno porte II, média, grande e metrópoles; Albergue, presente principalmente a partir dos municípios de pequeno porte II; Casa de Passagem, presente em cidades a partir de médio porte. Como estratégias, foram instituídos níveis de complexidade (básico e especial de média e alta complexidade) para orientar os serviços ofertados ao público atendido, o acompanhamento e monitoramento, entre outros. Há que se destacar também nessas estratégias a Defesa Social e Institucional, a Vigilância Socioassistencial e a Rede Socioassistencial (BRASIL, 2004).

Para o trato específico das pessoas em situação de rua foi criado o Centro de Referência Especializado para População em Situação de Rua – Centro Pop, (BRASIL, 2011), com o objetivo de se referenciar toda a demanda dessa população dos municípios grandes e metrópoles, mas alguns municípios médios que comprovem possuir o número mínimo de pessoas em situação de rua se tornam elegíveis para receber o Centro. Os serviços

disponibilizados são convivência, alimentação, banho, inclusão em direitos sociais, etc. A Assistência Social é o carro chefe da política pública brasileira para essas populações. É ela que orienta e cria estratégias para a inclusão de outras agendas na atuação dessas populações como se observa na Política Nacional para a Inclusão Social da População em Situação de Rua de 2008 (BRASIL, 2008).

No que concerne à atenção da população desertada dos modos sedentários ancorados no tripé família, trabalho e residência, que faz da mobilidade seu modo de vida (JUSTO, 2012, 2011; NASCIMENTO, 2012, 2008, 2004; FREITAS, 2014), as políticas de assistência atuais não preveem ações diretas e específicas. Além disso, os equipamentos disponibilizados estão, em sua maioria, instalados nas cidades grandes e nas metrópoles. Para os municípios de pequeno porte I e II os equipamentos disponibilizados são o CRAS e o CREAS, sendo o CREAS referência para a atenção a essa população. Predomina nos projetos e ações do CREAS o objetivo de inserir as pessoas em situação de rua na família e no trabalho e para os trecheiros, o objetivo de fazê-los retornarem à cidade de origem, por meio de concessão de passagens rodoviárias (JUSTO, 2012; FREITAS, 2014).

Dessa maneira, a mobilidade dos trecheiros e pessoas em situação de rua, nesses municípios, segue uma dinâmica diferente dos grandes centros, pelo fato de possuírem uma rede de atenção menos complexa que das metrópoles e também porque as cidades pequenas são consideradas mais “acolhedoras” e “tolerantes” em relação a esse público.

5 AS POLÍTICAS DE MOBILIDADE DE PESSOAS EM SITUAÇÃO DE RUA E TRECHEIROS

As políticas de mobilidade para pessoas em situação de rua e trecheiros nas cidades pequenas, enquanto políticas estatais, ganharam impulso após a edição da Política Nacional de Assistência Social (BRASIL, 2004) que descentralizou as ações a serem desenvolvidas, colocando os municípios como protagonistas na execução dessas ações, porém seguindo os parâmetros estabelecidos pela Política e pela Tipificação Nacional dos Serviços Socioassistenciais (BRASIL, 2009). Já com a Política Nacional para a Inclusão de Pessoas em Situação de Rua (BRASIL, 2008), o Estado define, de maneira categórica, o objetivo perseguido, qual seja, o de orientar todas as ações e estratégias no sentido de implementar o retorno das pessoas em situação de rua à família. Assim, a família se torna o desaguadouro de todas as demandas. Essa política visa envolver outros Ministérios, instituições e serviços do

Geoiingá: Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia
ISSN 2175-862X (on-line)

Maringá, v. 8, n. 2, p. 105-123, 2016

Estado na atenção àqueles que fazem da rua um modo de vida, com vistas a estender e ramificar suas intervenções para assegurar o retorno à vida sedentária.

Cabe ressaltar que não existe política específica para trecheiros no Brasil. Dessa forma, toda atenção voltada para eles segue os parâmetros instituídos para pessoas em situação de rua. Para os trecheiros que desembarcam nas cidades são ofertados os mesmos serviços, seguindo a mesma lógica de atendimento: atender as demandas emergenciais, retornar à família quando possível ou, caso contrário, encaminhar para a cidade mais próxima. Até a instauração da Política Nacional de Assistência Social de 2004, a atenção às pessoas em situação de rua e trecheiros estava eminentemente concentrada nas instituições religiosas e filantrópicas, restando ao Estado, em caráter complementar, contribuir com o atendimento dessas populações, via de regra, por meio do deslocamento/expulsão para outras cidades em Kombis ou ônibus (NASCIMENTO, 2012).

A política de circulação humana está na ordem do dia, principalmente com o crescente fluxo de pessoas por várias cidades e países, o que gera uma série de ações para controlar os fluxos de pessoas que transitam por vários espaços em curto período de tempo, como as pessoas em situação de rua e trecheiros. Nessa perspectiva, Justo et. al. (2013) analisaram as políticas de mobilidade de itinerantes em um município médio do interior paulista e constataram que tais políticas buscam criar corredores de fluxos para trecheiros, modulando a velocidade de deslocamento e também as rotas a serem seguidas por essas pessoas. Outro objetivo da política consistia em restringir o acesso dessa população, considerada indesejada, aos espaços intraurbanos, disponibilizando, por curto período de tempo, o espaço da rodoviária local até a partida do itinerante. Dessa forma, os lugares destinados a eles eram os bancos dos ônibus e as rodoviárias.

A busca de um lugar para ficar tornou-se uma questão significativa para pessoas em situação de rua e trecheiros, diante das políticas estatais implementadas nas últimas décadas. Tais políticas, em suma, não admitem a mobilidade de trecheiros e de pessoas em situação de rua como uma forma de vida e como parte do cenário da cidade. Os cidadãos também participam da produção de políticas que retiram os lugares dos nômades. Nesse sentido, Justo (2012, p.54) complementa dizendo que:

A política de toda cidade é a de procurar se desfazer dessa população incômoda e enjeitada, o que não é tão difícil de se conseguir, dada sua fragilidade, falta absoluta de reconhecimento e ausência de algum tipo de representatividade que pudesse pressionar os poderes públicos a seu favor. Como não pertencem a lugar algum, eles são simplesmente ignorados pelos habitantes dos diferentes lugares por onde passam, os quais apoiam e até colaboram com as políticas de ejeção desses renegados.

Trecheiros e população de rua recebem respectivamente dois tipos de tratamento. Os trecheiros recebem um tratamento centrífugo, pelo qual são ejetados da cidade e mantidos em constante desfiliação e circulação.

Como o trecheiro não pertence a nenhum município, pois ‘abandonou’ o seu para viver no trecho acabou sendo elevado ao status do que denominaremos de sem-lugar, pois estão suspensos de toda vinculação a algum ponto fixo, vagando de cidade em cidade sem receber outra atenção além daquela de continuidade de seu deslocamento. (FREITAS, 2014, p.186).

Já para as pessoas em situação de rua, que estão vinculadas a algum município, o deslocamento não é mais contínuo e centrífugo, mas descontínuo e referenciado a instituições sedentarizantes. Dessa maneira,

[...] as pessoas em situação de rua não estão imunes a esse processo, mesmo estando restrito ao espaço citadino. A diferença é que os trecheiros vagam de cidade em cidade e as pessoas em situação de rua vagam de instituição em instituição e de um espaço citadino a outro sem outra possibilidade de paragem além da sedentarizante, já que não sedentarizar é estar fadado a se tornar um sem-lugar. (FREITAS, 2014, p.186).

Ser “sem-lugar” tem relação direta com o processo contemporâneo de produção de espaços de trânsito, onde o sujeito não estabelece vínculos, estando sempre de passagem (AUGÉ, 2012). Assim, as pessoas não conseguem tornar esses espaços como identitários, como referentes e significativos. Já o “lugar”, propriamente dito, é identitário, histórico e relacional, ou seja, é aquele espaço no qual o sujeito consegue se vincular e produzir sentidos. Nas palavras do próprio Augé (2012, p.53): “Finalmente, o lugar é necessariamente histórico a partir do momento em que, conjugando identidade e relação, ele se define por uma estabilidade mínima. Por isso é que aqueles que nele vivem podem aí reconhecer marcos que não têm que ser objetos de conhecimento”.

Dessa forma, as políticas estatais atuam para conferir às pessoas em situação de rua e trecheiros a possibilidade de utilizarem e passarem pelos não-lugares, sem que permaneçam minimamente neles e os transformem em um lugar. São mantidos “suspensos no ar”, sem

Geongá: Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia
Maringá, v. 8, n. 2, p. 105-123, 2016
ISSN 2175-862X (on-line)

referências, sem que possam estabelecer relações e produzir sentidos, pois caso façam dos não-lugares um lugar, torna-se mais difícil para as políticas estatais os deslocarem e os expulsarem para outros espaços e cidades. Esse processo de oferecer apenas os não-lugares para pessoas em situação de rua e trecheiros foi constatado também na pesquisa realizada por Freitas (2014) em uma cidade média na qual a atuação dos agentes públicos era no sentido de permitir a essas pessoas frequentarem não-lugares, mas apenas temporariamente.

Para conseguir tal intento os agentes públicos monitoravam permanentemente esses não-lugares e acompanhavam a movimentação das pessoas em situação de rua e trecheiros para que não houvesse escapes. No entanto, mesmo com os mecanismos de vigilância e controle, há usos inesperados desses não-lugares. A cidade não se apresenta apenas como um bloco de espaços construídos e de passagens descontínuas, de não lugares. Ela possibilita ao caminhante conhecer suas paisagens, seus labirintos e travessias. “A cidade, à maneira de um nome próprio, oferece assim a capacidade de conceber e construir o espaço a partir de um número finito de propriedades estáveis, isoláveis e articuladas uma sobre a outra” (CERTEAU, 1994, p.173).

Certeau (1994) chama a atenção para o papel fundamental do caminhante que percorre a cidade e faz desse caminhar uma experiência nova, criando sentidos, conhecendo e percebendo a cidade de um modo bem diverso daqueles que fazem dos espaços citadinos apenas pontos de passagem. Nisso reside a arte do fazer, uma postura ativa que o caminhante imprime em seu trajeto e o faz explorar, conhecer e encontrar rotas alternativas.

As pessoas em situação de rua e trecheiros vivenciam, de certa forma, essas artes do fazer nas cidades, pois experimentam caminhos, rotas, desvios, passagens e lugares, de maneira lenta e corporal e, ainda, resistem à velocidade de circulação produzida pelos citadinos que conhecem as paisagens como blocos que passam por suas janelas durante seus trajetos. As cidades pequenas e médias, por suas peculiaridades, podem possibilitar uma relação muito diversa no que concerne às artes do fazer se comparadas aos grandes centros. Isso, talvez, explique o fato de muitos trecheiros-pardais permanecerem por maior tempo percorrendo os espaços urbanos, usufruindo das possibilidades da localidade.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os deslocamentos de trecheiros para as pequenas cidades além dos deslocamentos das pessoas em situação de rua no interior das mesmas, nas últimas décadas, demandou do Estado um reordenamento de suas políticas para a mobilidade. Foi preciso modificar seu modo de ação

principalmente após o ano de 2004 com a instituição do Sistema Único de Assistência Social (BRASIL, 2004), tendo ganhado novo fôlego em 2008 com a Política Nacional para Inclusão da População de Rua (BRASIL, 2008). Tal política pressupõe atuação interministerial e traz a tentativa estatal de incluir na sua agenda outros ministérios no trato das pessoas em situação de rua, como saúde, educação, trabalho, cidades entre outros, buscando assim, um trabalho de grande abrangência com o fito de retorno à família, ao trabalho e a residência. Por falta de política para trecheiros, a Política Nacional se estende também para esse público, seguindo os mesmos parâmetros e os mesmos ideais.

A política assistencial se tornou nas cidades pequenas a política precípua de atenção às pessoas em situação de rua e trecheiros, servindo como política de gestão de mobilidade por ser na maioria ou quase totalidade dos municípios a única disponível para lidar com essas populações. Assim, mesmo sem ter por fim primeiro a gestão de mobilidade, a política de assistência social assume esse papel em grande parte das cidades brasileiras, com maior visibilidade em municípios médios e principalmente nos pequenos. Como a matriz da política assistencial é sedentarizadora – busca assentar as pessoas no tripé família, trabalho, residência – o direcionamento de sua gestão de mobilidade segue esse caminho.

Essa gestão ocorre com menores contratempos com as pessoas em situação de rua, por elas estarem circunscritas ao espaço urbano, mas os resistentes acabam sofrendo outra ação: são alocados/encaminhados para instituições como hospitais psiquiátricos ou centros de reabilitação para pessoas que faz uso ou abuso de substâncias psicoativas. No caso dos trecheiros, que não são do município, o trabalho invariavelmente consiste no deslocamento constante para as cidades próximas, mesmo sob a alegação de estar enviando para a família e seguindo os preceitos das políticas assistenciais (BRASIL, 2008; 2004). Dessa maneira a vinculação ao território também é fator a ser levado em consideração no tocante à gestão dos deslocamentos dos itinerantes, ou melhor, na gestão dos espaços utilizados por eles dentro da cidade. Para cada população é destinado ou disponibilizado um determinado espaço.

Mesmo as cidades pequenas, seguindo outra ordem no que se refere à relação espaço-tempo, as relações interpessoais, os equipamentos presentes, os recursos disponíveis e as relações com outras cidades, ainda assim, não estão isentas de produzir a gestão de mobilidade de pessoas consideradas indesejáveis de forma muito próxima a das cidades de porte maior, disponibilizando alguns espaços citadinos e vedando outros, controlando o tempo de permanência na urbe e os fluxos dessas pessoas. Em suma, essa gestão de mobilidade produz outra forma de experiência da cidade, de apropriação do território e dos espaços urbanos, pois

atua de modo discricionário e segregacionista, configurando uma restrição ou até mesmo uma interdição do direito de permanecer ou viver na cidade para aqueles que vivem em trânsito.

7 REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Mayara Mychella Sena; MOURA, Rosa; DIAS, Patrícia Chame. Cidades Médias: uma categoria em discussão. In. PREREIRA, Rafael Henrique Moraes; FURTADO, Bernardo Alves (org.). **Dinâmica urbano-regional: rede urbana e suas interfaces**. Brasília: Ipea, 2011.

AUGÉ, Marc. **Não lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade**. Campinas-SP: Papirus, 2012.

BAUMAN, Zygmunt. **Globalização: as consequências humanas**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1999.

BENJAMIN, Walter. **Passagens**. Belo Horizonte: Editora UFMG; São Paulo: Imprensa Oficial, 2006.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

BRASIL. **Orientações técnicas: Centro de Referência Especializado para população de rua – Centro Pop. SUAS e a População de Rua**. Vol. 03, Brasília: Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome, 2011.

_____. **Tipificação nacional dos serviços socioassistenciais**. Conselho Nacional de Assistência Social: Brasília, 2009.

_____. **Política Nacional para Inclusão da População em Situação de Rua**. Brasília, junho de 2008.

_____. **Política Nacional de Assistência Social – PNAS/2004**. Brasília: Ministério do Desenvolvimento Social e Combate a Fome. Secretaria Nacional de Assistência Social, 2004.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano 1: artes do fazer**. Petrópolis: Vozes, 1994.

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.

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.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 2001.

JUSTO, José Sterza. **Vidas errantes**: políticas de mobilidade e experiências de tempo-espaço. Londrina: Eduel, 2012.

_____. **Andarilhos e trecheiros**: errância e nomadismo na contemporaneidade. Maringá: EDUEM, 2011.

_____. et. al. Políticas públicas de mobilidade e assistência a itinerantes: o caso dos trecheiros. **Emancipação**. v. 13, nº Especial, Ponta Grossa, 2013, p.105-120.

JUSTO, J. S.; NASCIMENTO, E. C. Road wanderers in Brazil: a study on modern psychosocial human mobility. **International Journal of Sociology and Anthropology**, v. 4(5), p. 165-171, 2012.

MAFFESOLI, Michel. **Sobre o nomadismo**: vagabundagens pós-modernas. Rio de Janeiro: Record, 2001.

NASCIMENTO, Eurípedes Costa do. **Errância e nomadismo**: um estudo sobre a percepção de dirigentes e profissionais de instituições assistenciais em relação a andarilhos de estrada. Tese de Doutorado, Universidade Estadual Paulista: Assis-SP, 2012.

_____. **Nomadismos contemporâneos**: um estudo sobre errantes trecheiros. São Paulo Editora Unesp, 2008.

_____. **Errâncias e errantes**: um estudo sobre mobilidade do sujeito e o uso de bebidas alcoólicas na contemporaneidade. Dissertação de Mestrado, Universidade Estadual Paulista: Assis-SP, 2004.

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.

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.

SILVA, Andresa Lourenço. Breve discussão sobre o conceito de cidade média. **Geoiंगा**: Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia, v. 5, n. 1, Maringá, 2013, p. 58-76.

SPOSITO, Eliseu Savério; JURADO DA SILVA, Paulo Fernando. **Cidades pequenas: perspectivas teóricas e transformações socioespaciais**. Jundiaí: Paco Editorial, 2013.

VIRILIO, Paul. **O espaço crítico**. Rio de Janeiro: Editora 34, 2008.

_____. **Velocidade e Política**. São Paulo: Estação Liberdade, 1996.