

CIUDADES

VOLUMEN 5

Lúcio Kowarick y Eduardo Marques
editores

São Paulo

Miradas cruzadas: Sociedad, política y cultura



OLACCHI

Organización Latinoamericana
y del Caribe de Centros Históricos

Editor general

Fernando Carrión

Coordinador editorial

Jaime Erazo Espinosa

Comité editorial

Fernando Carrión

Michael Cohen

Pedro Pérez

Alfredo Rodríguez

Jaime Erazo Espinosa

Diseño y diagramación

Antonio Mena

Edición de estilo

Alejo Romano

Traducción

Daniela Vacas

Impresión

Crearimagen

ISBN: 978-9978-370-23-0

© OLACCHI

El Quinde N45-72 y De las Golondrinas

Tel.: (593-2) 2462 739

olacchi@olacchi.org

www.olacchi.org

Quito, Ecuador

Primera edición: septiembre de 2011

Contenido

Presentación	7
Prólogo	9
I - Lecturas urbanas	
Vivir en riesgo: Sobre la vulnerabilidad social y civil	27
<i>Lúcio Kowarick</i>	
Movilidades urbanas: Hilos de una descripción de la ciudad	53
<i>Vera da Silva Telles</i>	
Recientes dinámicas de la pobreza y de las periferias	81
<i>Eduardo Marques y Renata Bichir</i>	
II – Trabajar y vivir	
Favelas y periferias en los años 2000	109
<i>Camila Saraiva y Eduardo Marques</i>	
El Centro y sus cortiços: Dinámicas socioeconómicas, pobreza y política	137
<i>Lúcio Kowarick</i>	
Transformaciones productivas y territorio en la ciudad de São Paulo	167
<i>Álvaro Comin</i>	

Crecimiento de la población en la Región Metropolitana de São Paulo: Deconstruyendo mitos del siglo XX	203
<i>Rosana Baeninger</i>	

III – Identidades y participación

Movimientos sociales y articuladoras en el asociativismo del siglo XXI	233
<i>Adrian Gurza Lavalle, Graziela Castello y Renata Bichir</i>	

Relaciones entre movimientos sociales e instituciones políticas: El caso del movimiento de vivienda	261
<i>Luciana Tatagiba</i>	

Estrategia partidaria y divisiones electorales: Las elecciones municipales post-redemocratización	285
<i>Fernando Limongi y Lara Mesquita</i>	

Extranjeros y la ciudad de São Paulo: Procesos urbanos y escalas de actuación	315
<i>Maria Cristina da Silva Leme y Sarah Feldman</i>	

IV – Periferias: Música, cine y violencia

El rap y la ciudad: Reenmarcando la inequidad en São Paulo	345
<i>Teresa P. R. Caldeira</i>	

Cine contemporáneo y políticas de la representación de la (y en la) urbe paulistana	369
<i>Esther Hamburger, Ananda Stucker, Laura Carvalho y Miguel Antunes Ramos</i>	

Homicidios: Guías para la interpretación de la violencia en la ciudad	395
<i>Paula Miraglia</i>	

Sobre los autores	423
-----------------------------	-----

Artículos y publicaciones anteriores	427
--	-----

Movilidades urbanas: Hilos de una descripción de la ciudad¹

Vera da Silva Telles²

Introducción

Ciudad de São Paulo, años 2000. En un paisaje urbano muy alterado con relación a las décadas pasadas, ganaron forma y evidencia tangible las transformaciones que afectaron el Estado, la economía y la sociedad. En sus espacios y artefactos están cifrados los modos de circulación y distribución de la riqueza (más desiguales que nunca), las mutaciones del trabajo y de las formas de empleo (y las legiones de sobrantes del mercado de trabajo), la revolución tecnológica y los servicios de punta (y las fortalezas globalizadas de la ciudad), los grandes equipamientos de consumo y los ampliados circuitos del mercado (y la privatización de espacios y servicios urbanos). Junto a los intensos desplazamientos inter e intraurbanos que acompañaron las mutaciones del trabajo y de los espacios urbanos, son transformaciones que alteraron tiempos, espacios y ritmos de la experiencia urbana. Se alteran escalas de distancia y proximidad, cambian patrones de movilidad y acceso a los espacios urbanos y a sus servicios, se redefinen las gestiones de la vida cotidiana, al mismo tiempo que la vida social es atravesada por un creciente universo de ilegalidades, que pasa por los circuitos de la también expansiva economía (y ciudad) informal, el llamado “comercio de bienes ilícitos” y el

- 1 Una versión ampliada de este texto fue publicada en el libro organizado por Vera Telles y Robert Cabanes, *Nas tramas da cidade: Trajetórias urbanas e seus territórios* (2006, São Paulo: Humanitas).
- 2 Doctora en Sociología y profesora del Departamento de Sociología de la Universidad de São Paulo (USP).

tráfico de drogas (y sus flujos globalizados), con sus sabidas (y mal conocidas) capilaridades en las redes sociales y prácticas urbanas.

Es en ese escenario contrastado que crecen la pobreza, el desempleo y la precariedad urbana. Sin embargo, también aquí, en el lado pobre (y expansivo) de esas recomposiciones, el mundo social está igualmente muy alterado. Punto y contrapunto de una misma realidad, los capitales globalizados transbordan las fortalezas globales concentradas en el modernísimo y riquísimo cuadrante suroeste de la ciudad, y hacen expandir los circuitos del consumo de bienes materiales y simbólicos que alcanzan los mercados de consumo popular. Incluso en las regiones más distantes de la ciudad, los circuitos del mercado y los grandes equipamientos de consumo componen el paisaje urbano. Son flujos socioeconómicos poderosos que rediseñan los espacios urbanos, redefinen las dinámicas locales, afectan la economía doméstica y redeterminan las prácticas urbanas y sus circuitos.

Por otro lado, al mismo tiempo en que gana forma la versión brasileña de las “metamorfosis de la cuestión social”, los programas se multiplican por toda la extensión de las periferias y en torno a ellos proliferan asociaciones “comunitarias” que tratan de convertirse a la lógica gestio-naria del llamado “emprededurismo social”, habilitarse como socias de los poderes públicos locales y disputar recursos junto a fundaciones privadas y agencias multilaterales, eso en interacción con una miríada de prácticas asociativas y al lado de los movimientos de vivienda y sus articulaciones políticas, partidos y sus gestiones locales, las iglesias evangélicas (también proliferantes) y sus comunidades de fieles y, claro, la casi omnipresencia de ONG vinculadas a circuitos y redes de diversa naturaleza y variada extensión. Es ahí que se ve delinear un mundo social que pasa por toda suerte de ambivalencias, entre formas (viejas y nuevas) de clientelismo y reinventiones políticas, convergencias y disputas, prácticas solidarias y aciertos (o desaciertos) con mafias locales y el tráfico de drogas.

Es un haz de mediaciones en escalas variadas que diseñan un mundo social a mil años luz de distancia de las imágenes de desolación de las periferias de hace 30 años. Sería posible hacer un largo inventario de microescenas de esos territorios atravesados por lógicas y circuitos que transbordan las fronteras de lo que es tomado muy frecuentemente como “universo de la pobreza”.

Pero es también aquí que se sitúa un doble desafío: la construcción de parámetros críticos implica al mismo tiempo la construcción de parámetros descriptivos para colocar en perspectiva realidades urbanas en mutación. Entre, de un lado, los artefactos de la “ciudad global” y, de otro, los pobres y excluidos tipificados como público-meta de programas sociales llamados “de inserción social”, hay un entramado social que queda por conocer, que no cabe en los modelos polares de análisis pautados por las nociones de dualización social, que escapa a las categorías utilizadas para la caracterización de la pobreza urbana y que rebalsa por todos los lados del estrecho perímetro de los ‘puntos críticos’ de vulnerabilidad social identificados por indicadores sociales.

Por nuestra parte, optamos por un recorrido exploratorio. Distantes de explicaciones generales sobre “la ciudad y su crisis” y también de categorías previas o tipificadas de los pobres urbanos y los excluidos del mercado de trabajo, intentamos leer esos cambios a partir de las trayectorias urbanas de los individuos y sus familias. Es bajo ese prisma que intentamos conocer algo de las tramas sociales que configuran los espacios urbanos. En el curso de sus vidas, los individuos y sus familias atraviesan espacios sociales diversos, transitan entre diferentes códigos y sus recorridos pasan a través de diversas fronteras; esos trazos nos pueden informar sobre la tesitura del mundo urbano, sus bloqueos y sus puntos de tensión, pero también sobre los campos de gravitación de la experiencia urbana en ese escenario tan modificado.

Ésa es una perspectiva de investigación que dialoga con un largo linaje de estudios urbanos. Desde la Escuela de Chicago y siguiendo matrices teóricas diversas, las movilidades urbanas y las relaciones entre los desplazamientos espaciales, ocupacionales y habitacionales han sido tomadas e investigadas por muchos como cifra para la comprensión de las transformaciones urbanas, de sus líneas de ruptura y fractura, pero también de recomposiciones y convergencias, procesos multifacéticos por los que las diferenciaciones sociales van ganando forma y materialidad en los espacios de las ciudades (Grafmayer, 1995; Grafmayer y Joseph, 1994). Ése es un prisma de análisis que gana, hoy, en el debate contemporáneo, renovado interés en el contexto de transformaciones que afectan espacios económicos, normas sociales y racionalidades políticas (Tarrius, 2000), que alteran tiempos y espacios de la experiencia social,

y que redefinen prácticas y sus circuitos (Brun, 1993; Gribauldi, 1998; Bonnet y Desjeux, 2000).

Movilidades urbanas y sus territorios

La vida urbana se coloca toda ella bajo el signo de la movilidad, dice Grafmayer (1995). Y los flujos migratorios, los desplazamientos espaciales y las movilidades habitacionales, los recorridos ocupacionales y sus inflexiones en el tiempo y en el espacio traducen en la escala de los destinos individuales y colectivos la dinámica de las transformaciones urbanas.

Seguir las movilidades urbanas no es, por lo tanto, la misma cosa que hacer la cartografía física de los desplazamientos demográficos. Tampoco es hacer el trazo lineal de sus recorridos (puntos de partida y puntos de llegada). Los tiempos biográficos y los tiempos sociales se articulan en la *línea de sucesión*: las genealogías familiares y sus recorridos. Pero esos recorridos transcurren en un espacio en el cual están cifradas temporalidades urbanas no sincronizadas pero contemporáneas en el tiempo presente de la ciudad: el tiempo de los asentamientos, de las políticas urbanas, de las evoluciones de la economía, de la implantación de las redes y servicios urbanos, de los conflictos urbanos y de las contiendas políticas (Roncayolo, 1997; Lepetit, 2001).

Espacio y tiempo están, por lo tanto, imbricados en cada *evento de movilidad*. Son esos eventos los que necesitan ser interrogados; puntos críticos, puntos de inflexión: 'zonas de turbulencia' en torno a las cuales se redefinen prácticas sociales, gestiones cotidianas y destinos colectivos. Son esos eventos los que nos dan la cifra para aprehender los campos de fuerza operantes en el mundo urbano: la trama de las relaciones, de las prácticas, conflictos y tensiones; en fin, la pulsación de la vida urbana.

Podríamos decir que las movilidades urbanas están demarcadas y acompañadas por eventos atravesados por *tres líneas de intensidad*. En la *línea vertical de las cronologías*, los tiempos biográficos se suceden al compás con el tiempo social-histórico: en el ámbito interno de las familias, la sucesión de las generaciones con sus líneas de continuidad y rupturas, según los cambios en las gestiones internas y el abanico de elecciones posibles en cada configuración social. En la *línea horizontal de las espacia-*

lidades, los tiempos se realizan: no la línea de las filiaciones familiares, sino la de las comunicaciones transversales con otros colectivos en conexión con otros puntos de referencia de lo social producidos por los tiempos de la ciudad, sus formas y la materialidad de sus artefactos. Atraviesa todo eso una *línea perpendicular* en que los eventos políticos ganan forma y también operan como referencias prácticas que componen los territorios urbanos (y sus diferencias internas): las cronologías de las inversiones públicas, de las políticas urbanas, de los conflictos sociales y todo lo demás que conecta espacios y territorios en el plano de actualidad de los tiempos políticos de la ciudad.

Como punto de partida, es necesario decir que aquí se está lejos de las imágenes (y descripciones) corrientes de una ciudad fragmentada, recortada por enclaves de riqueza, nichos de miseria y territorios de pobreza. Los recorridos trazados por individuos y familias nos orientan a través de diversas fronteras, nos indican las modulaciones de la vida urbana y sus inflexiones, sus fisuras, tensiones, bloqueos, posibilidades... Si existen fracturas, no derivan de una categorización previa, sino que proceden de la prospección de esos recorridos, de las relaciones que se entrecruzan y se superponen en las historias individuales y los modos en que éstas se van conjugando en los tiempos y espacios en que transcurren. En las palabras de Jacques Revel (1998), seguir el trazado de las trayectorias urbanas de individuos y familias significa seguir “la multiplicidad de los espacios y de los tiempos, la maraña de las relaciones en las cuales [un destino particular] se inscribe”. Es un abordaje de lo social que responde a un “programa de análisis de las condiciones de la experiencia social restituídas en su máxima complejidad”. Enriquecer lo real, dice incluso Ravel, es un modo de describir el mundo urbano.

Al seguir los recorridos de individuos y familias, se trazan las conexiones que articulan diversos campos de prácticas y hacen la conjugación con otros puntos de referencia que conforman lo social. Los recorridos y sus circuitos hacen, por lo tanto, el trazado de *territorios*, y son esos territorios lo que interesa reconstruir. Es necesario que se diga que estamos trabajando aquí con una noción de territorio que se aleja de las más corrientes, asociadas a las comunidades de referencia. Es con otro plano de referencia que estamos trabajando aquí. En los eventos biográficos de los individuos y sus familias hay siempre el registro de prácticas y redes

sociales movilizadas en las gestiones cotidianas de la vida que pasan por las relaciones de proximidad, pero no se reducen a su perímetro. Conformados de prácticas y conexiones que articulan diversos espacios y variadas dimensiones de la ciudad, los territorios no tienen fronteras fijas y diseñan diagramas muy diferenciados de relaciones, según las regiones de la ciudad y los tiempos sociales cifrados en sus espacios. Son esos circuitos los que las trayectorias urbanas permiten aprehender y los que interesa comprender: la naturaleza de sus vinculaciones, mediaciones y mediadores, gestiones de la vida cotidiana que operan como condensación de diversas prácticas y relaciones.

Es un plano de referencia que permite colocar la ciudad en perspectiva. En la contraposición entre historias y diversos recorridos, es posible aprehender las modulaciones de la ciudad (y de la historia urbana) en sus diferentes configuraciones de tiempo y espacio, así como sus focos de tensión y campos problemáticos. Y eso implica dos órdenes de cuestiones.

Primero: hacer uso de la noción de territorio supone operar con la categoría de espacio. Como se sabe, la categoría de espacio lidia con la *simultaneidad* y permite aprehender las cosas en el plano de la *contemporaneidad* que constituye su espacialización (Benoist y Merlin, 2000); de ahí la exigencia descriptiva, diferente del principio narrativo del tiempo: contar una historia, describir un espacio. Es un trabajo descriptivo que escapa, sea de la abstracción desencarnada de los números e indicadores, sea de la referencia exclusiva (y problemática) a lo local, espacios o microespacios de las 'comunidades'. No se trata de negar la historia, mucho menos la narrativa de aquellos que cuentan sus recorridos y elaboran sus experiencias: se trata, eso sí, de trazar la *simultaneidad de tiempos sociales y de tiempos biográficos distintos*. Estas simultaneidades permiten trazar la contemporaneidad entre, por un lado, los que hablan con un tono épico y también nostálgico de los tiempos del empleo abundante y de sus recorridos en la "ciudad de las promesas" de los años 60 a 70, y, por el otro, las nuevas generaciones, cuyas experiencias ya no pueden ser conjugadas en el tiempo del progreso y de las promesas, o son conjugadas en otro juego de referencias tejido entre la dureza del desempleo y del trabajo incierto, la atracción encantadora del moderno mercado de consumo, y también los nuevos circuitos de sociabilidad tramados en la interfaz de los

cambios operantes en el mundo del trabajo en la ciudad, y sus espacios (Telles, 2006). Son simultaneidades de tiempos y espacios diferenciados: tiempos biográficos y tiempo social sedimentados en lo que hoy es la llamada “periferia consolidada”, con su cerrada trama de relaciones sociales, y las regiones más distantes en que la urbanización todavía se hace en acto, conjugada en el tiempo presente entre las inseguridades y los percances de las ocupaciones de tierra, de la precariedad urbana y los conflictos sociales pautados por una truculencia cuya desmesura termina por actualizar los tiempos de larga duración de nuestra historia (Telles y Alves, 2006). Es en ese sentido que Lepetit (2001) dice que “la ciudad no disocia”: hace convergir al mismo tiempo prácticas, hábitos, comportamientos e historias venidas de otros momentos y de espacios diversos; hay siempre la contemporaneidad de esos tiempos diversos plasmados en sus espacios y territorios.

Segundo: es un modo de pensar la ciudad a partir de otras referencias en relación a lo que quedó consagrado por un cierto linaje de la sociología urbana y por la cual la ciudad es vista bajo el prisma exclusivo de la vivienda y su entorno inmediato o comunitario, o de los problemas locales a ser administrados de forma eficiente por programas localizados, focalizados. La ciudad esta hecha de cruces y pasajes, y es eso lo que introduce la cuestión de la circulación, de la movilidad y de la accesibilidad como prisma para la problematización de la ciudad y sus cuestiones. Como dice Isaac Joseph (1998), pensar la ciudad como dominio de la circulación y de lo accesible (y sus bloqueos) es, de partida, “decir que ella es todo, menos el lugar de formación de una comunidad”. Aprender los barrios, especialmente los barrios desfavorecidos, “a partir de la ciudad, es pensarlos en plural justamente por estar situados (territorios, redes, comunicaciones) en un plano de consistencia que los autoriza a permanecer urbanos”.

La ciudad está hecha de cruces: no se trata de imaginarios difusos, es una cuestión situada en la materialidad de sus artefactos y redes que articulan espacios y territorios, y que los conectan (pero también separan y bloquean) con los centros urbanos y las varias centralidades en torno a las cuales gravita la vida urbana, definiendo vectores de prácticas y desplazamientos cotidianos. No existe ciudad sin centros y subcentros, dice Flávio Villaça; sin ellos la ciudad se volatizaría como el gas que sale de una bote-

lla: tendríamos caseríos o comunidades, no una ciudad. Pero es también por eso que, como dice Roncayolo (1997), no habría sistema urbano “si no hubiera una infraestructura de redes técnicas para soportar los intercambios de productos, de personas, de informaciones, y signos: todo lo que constituye el metabolismo urbano”. Vivienda, servicios urbanos y transportes no componen por sí solos los ‘contextos generales’ que sirven para encuadrar prácticas sociales y el juego de los actores. Terreno clásico de las luchas urbanas, estas políticas condicionan los circuitos de prácticas cotidianas, delimitando tiempos, espacios y ritmos de las movilidades urbanas y las formas de acceso o bloqueos a la ciudad y sus espacios.

La ciudad en perspectiva: Siguiendo los flujos de las movilidades urbanas

El ‘ciclo de integración urbana’ que se dio entre los años 70 y mediados de los 80 ganó forma y materialidad en lo que hoy la literatura define como “periferias consolidadas”. Vistas desde hoy con sus calles pavimentadas, razonable cobertura de servicios y equipamientos urbanos, mal se puede imaginar el ‘fin de mundo’ que eran a inicios de los años 70: “Aquí era sólo matorral” es la expresión corriente de los moradores cuando narran sus recorridos, epopeyas recordadas como evidencias de una vida que, mal o bien, fue construida, y así narrada, bajo el signo del ‘progreso’, cerda del tiempo en la cual los acontecimientos –eventos biográficos, eventos familiares, eventos urbanos– estaban en sincronía con el tiempo social de la urbanización.

Para los que llegan en la segunda mitad de los años 80, la ciudad ya estaba muy distante de las promesas de la “ciudad del progreso” de los años 70. Entre las circunstancias de una crisis económica prolongada y una reestructuración productiva ya en curso, por un lado, y, por otro, la imposibilidad de rehacer el periplo de la autoconstrucción de la vivienda en las periferias de la ciudad, esas poblaciones irán a alimentar el crecimiento de las favelas y de las ocupaciones de tierra en los años 90. Es el destino probable de los trabajadores pobres que transitan en las franjas del mercado de trabajo, entre la sucesión de trabajos inciertos y desempleo recurrente, y que tienen recorridos urbanos también marcados por

la sucesión de viviendas precarias, desalojos de casas alquiladas, casas improvisadas, refugio esporádico junto a familiares, pasando por una sucesión de ocupaciones temporales hasta llegar a establecer “casa y familia” en los intersticios del mundo urbano, o en las fronteras de la periferia de la ciudad. A éstos se agregan los que no llegan a concretar las promesas de los tiempos del progreso, que no realizaron el “sueño de la casa propia” y que, en el cambio de los vientos, sobrantes del mercado de trabajo, van a completar las trayectorias de exclusión, para usar los términos de Grafmayer (2005).

Dos generaciones, dos ciclos urbanos: los tiempos biográficos están por lo tanto al compás con el tiempo histórico y las temporalidades inscritas en los espacios y territorios trazados por esos recorridos. Pero esas historias son también contemporáneas y se entrecruzan en la dinámica de la producción de los espacios y territorios: el campo de conflicto y el juego de actores que acompañan los desplazamientos espaciales, las temporalidades urbanas inscritas en los equipamientos colectivos, las tramas asociativas que articulan dinámicas locales con los tiempos políticos de la ciudad.

Conflictos y disputas en el y por el espacio

Esos mismos territorios que recibieron las primeras generaciones en su epopeya de progreso en la “ciudad grande” son punteados por ocupaciones que se sucedieron en ritmos e intensidades diferentes, resultando de ahí un verdadero mosaico de situaciones, historias y trayectorias que se corporifican en un paisaje en el que mal se distinguen las fronteras entre barrios consolidados, áreas de ocupación e, inclusive, el favelamiento, que se va esparciendo por todos lados.

No se trata únicamente de desplazamientos espaciales. La producción de los espacios pasa por un intrincado juego de actores y campos multifacéticos de conflictos y tensiones. Las ocupaciones pueden surgir “de la noche a la mañana”, como dicen los moradores del entorno: una chabola aquí y otra allí; una semana después, ya hay un rumor que va creciendo al sabor de las direcciones que el viento le imprime –“Oí decir que estaban invadiendo por allá, entonces fui a ver y me quedé...”–, creando

diferencias tensas o abiertamente conflictivas en un mismo territorio de referencia. La mayoría de veces se arma un exasperado campo de disputas por los usos de los ‘espacios vacíos’, tierras públicas o sin propietario definido, envolviendo moradores, poderes públicos, invasores y, a veces, a los jefes locales del narcotráfico que dominan el ‘punto’.

Son disputas que pueden darse en las formas abiertas de negociación, que pueden ser resueltas por la violencia y fuerza bruta o seguir acuerdos tejidos en las zonas de sombra del juego de intereses inconfesables, por no decir ilícitos. Pero está también la presencia activa de los movimientos sociales por vivienda que se alimentan de las herencias de las grandes movilizaciones de los años 80, que movilizan a los “recién llegados, mal alojados” y promueven ocupaciones en otros parajes de la ciudad. Atravesando todo eso, están los puntos de cristalización y reactualización de los varios ilegalismos que atraviesan la ciudad y que son accionados en la producción de los espacios urbanos, pasando por asociaciones de actuación dudosa, mafias locales, *grileiros*³, las mallas de corrupción y del “comercio ilícito”, además de una nueva figura que, al parecer, viene ganando espacio en los últimos tiempos como mediador entre los varios ilegalismos y que se va especializando en el arte de la intermediación de compra y venta de terrenos irregulares —una especie de *grilagem* consentida y superpuesta a varias camadas geológicas de pose ilegal de tierras.

Poco entenderemos de la “ciudad ilegal” que siempre existió en la ciudad de São Paulo (y todas las otras grandes ciudades brasileñas, es bueno que se diga), que creció y continuó creciendo en los últimos años, si no tenemos en cuenta ese intrincado y tenso juego de actores que producen esa misma ilegalidad. No se trata de una frontera más allá del Estado, de sus leyes y regulaciones públicas. Legal e ilegal, formal e informal, lícito e ilícito, ahí están imbricados en las prácticas, en las tramas sociales, en las disputas o alianzas entre diversos actores, todo eso condensado y representado en las gestiones que presiden esas disputas cotidianas (y a veces feroces) por el y en el espacio.

3 *Grileiro* es la persona que hace *grilagem*, el acto de apoderarse de tierras mediante falsos títulos de propiedad (N. de la T.).

Temporalidades urbanas

Las temporalidades urbanas están inscritas en los servicios y equipamientos urbanos que demarcan espacios y territorios, pautan ritmos cotidianos, circunscriben circuitos de las prácticas urbanas y establecen las conexiones (y sus bloqueos) con los espacios de la ciudad. Como punto de partida, está la temporalidad propia de las inversiones públicas que recortan territorios, redistribuyen los usos de sus espacios, alteran el mercado de tierras y también abren las sendas de nuevas ocupaciones (y disputas por el y en el espacio) que van instalándose en los intervalos de esas zonas en mutación.

Recientemente, siguiendo las circunstancias y los tiempos acelerados de los capitales globalizados, los grandes equipamientos de consumo también llegaron allá, redefiniendo los circuitos de los que se componen esos territorios y sus referencias. Son polos de gravitación de las prácticas cotidianas. Redefiniciones de los espacios y circuitos de las prácticas urbanas: “Antes, yo cogía dos buses y me tomaba una hora encontrar una lata de leche en polvo para los niños”, recuerda una señora de 60 años al describir las recientes evoluciones urbanas en el barrio donde vive. Referencias de sociabilidad: prácticas que articulan las redes sociales de vecindad y parentesco con los modernos circuitos del consumo y el ocio; grupos de jóvenes y niños que se encuentran en los centros comerciales, cada cual organizando sus tiempos (y parcos presupuestos) y contando con el “programa de fin de semana” (Telles e Hirata, 2007).

Esos equipamientos de consumo son flujos socioeconómicos poderosos que rediseñan los espacios urbanos, redefinen las dinámicas locales, redistribuyen bloqueos y posibilidades, crean nuevas fragmentaciones y afectan a la propia economía doméstica interna de las familias y sus redes sociales. La llegada de los grandes equipamientos de consumo tiene un efecto desestabilizador de las circunstancias de la economía local: es el caso del dueño del tradicional bar, bazar o negocio montado en el garaje de su casa que ve a su clientela escoger; es siempre posible encontrar productos más baratos en los grandes supermercados, también más diversificados, además de los ‘signos de distinción’ que acompañan a las tarjetas de crédito que esos establecimientos tratan de popularizar. Centros de consumo, es también por allá que se encuentran los nuevos empleos excluyentes, la mayoría de veces intermediados por agencias de trabajo tem-

poral, tercerizadoras y otra nebulosa de prácticas fraudulentas que mal esconden la conocida (y prohibida) comercialización de mano de obra y que movilizan, entre los circuitos urbanos locales, a los operadores de cajas registradoras, recepcionistas, porteros, personal de limpieza... Y las tarjetas de crédito también llegaron allá y con ellos: prácticas de endeudamiento que redefinen la economía doméstica, tomando el lugar del tradicional 'fiado' que llenaba las páginas de las libretas de compra del también tradicional (y también en extinción) dueño de bazar y tienda "ahí al lado". Es en ese punto que también se configuran campos de tensión entre las nuevas lógicas (y obligaciones) mercantiles y las circunstancias del desempleo prolongado, del trabajo precario o simplemente del no trabajo, tensión impuesta por la generalización de la lógica mercantil, al mismo tiempo en que las formas de empleo se fueron por los aires.

El tiempo político de la ciudad

Los espacios y territorios son también producidos por las tramas asociativas locales: las asociaciones llamadas "comunitarias" vienen proliferando desde inicios de los años 90, con sus sociedades y convenios con organismos públicos, según haya ganado forma la municipalización de las políticas sociales en un contexto de aumento de la pobreza y del desempleo prolongado. Los programas de distribución de leche y de la cesta básica, o el destino de los variados formatos de renta mínima, componen hoy el elenco de los dispositivos que las familias accionan para lidiar con las urgencias de la vida. Es más que frecuente encontrar familias cuya supervivencia pasa en gran medida por esos programas sociales, movilizando hombres y mujeres, adultos y niños conforme unos y otros se ajustan (o no) a los criterios de habilitación que los califican como público-meta. Muy concretamente, los destinos de recursos ya hacen parte de la brisa popular y las trayectorias de unos y otros también cuentan con esas mediaciones. Tenemos aquí una de las facetas de la "metamorfosis de la cuestión social", para recordar el término acuñado por Robert Castel: de ciudadanos reivindicantes a público-meta.

64 En ese desplazamiento, los individuos y sus familias se ven enredados en otra tela de relaciones que pasa también por la activación de nuevas y

viejas formas de clientelismo y tutelaje. Son recorridos que pasan por esas mediaciones, pero que están también marcados por el desconcierto frente a criterios de selección que nadie entiende muy bien (ni siquiera los mismos gestores locales de esos programas) y que cambian según los aires de los tiempos y el gestor de turno, o frente a programas que simplemente dejan de existir porque los recursos ya no existen, porque la “entidad social” no renovó el convenio, porque cambiaron el alcalde y sus prioridades, o simplemente porque el centro de interés y disputa de los operadores políticos fue desplazado a otros parajes. A veces, para escapar de esas oscilaciones en el mutante juego de relaciones de fuerza, no hay nada más seguro que seguir el sólido camino de las lealtades políticas del viejo y persistente clientelismo, o, entonces, la solidaridad activa del jefe local del narcotráfico que trata de movilizar comerciantes, *perueiros*⁴, amigos y aliados para garantizar recursos para las cestas básicas distribuidas por liderazgo comunitario, en interacción con prácticas de autoayuda y solidaridad entre pares presentes en el mundo popular (Telles e Hirata, 2007).

Es cierto que existe también el escenario moderno y más globalizado de todo eso. Sobre todo a partir de la segunda mitad de la década de los 90, las actividades comunitarias y las asociaciones de moradores se transformaron en operadores de las formas ‘modernas’ de gestión social –gestión de la pobreza–. Entramos en la ‘era de los proyectos’ y de las sociedades; es el lenguaje del Tercer Sector que vacía la gramática política de los movimientos sociales y redefine el paisaje local, conforme la mayor o menor presencia de ONG con sus proyectos, sociedades y vinculaciones en redes de extensión. En la práctica, lo viejo y lo nuevo se confunden; las fronteras no son muy claras, hasta porque todo puede pasar en los mismos espacios y territorios, de la misma manera en que los personajes también transitan entre uno y otro. Es verdad que los programas implementados son muy variados, más modernos y más emprendedores –“emancipadores”, dicen sus operadores–, pero también cuentan con la misma aleatoriedad de los otros, con la diferencia de que los vientos que ahí soplan vienen de otros lugares: de las agencias financiadoras, de los formuladores de programas, de sus evaluadores, etc.

★ ★ ★

4 Los *perueiros* son los choferes de furgonetas –llamadas *peruas*– (N. de la T.).

Producción del espacio urbano: desplazamientos espaciales y disputas por el espacio; tramas sociales y mediaciones institucionales; temporalidades urbanas y tiempos políticos de la ciudad. Podríamos seguir un largo inventario de microescenas de esos territorios atravesados por lógicas y circuitos que rebalsan por todos los lados las fronteras del “universo de la pobreza”; lógicas del mercado, ciertamente, pero también la presencia de actores políticos e institucionales situados en circuitos de prácticas que también *rebalsan el perímetro estrecho del “mundo de la pobreza”*, aun cuando esas prácticas se efectivizan en las administraciones locales de gestión de la pobreza y de sus urgencias de la vida.

Para retomar los términos de los usuales debates sobre los nuevos patrones de segregación urbana, si es cierto que el modelo centro-periferia ya no está vigente, más que los indicadores que miden las distribuciones sociodemográficas en el espacio, son esos múltiples polos de gravitación de las prácticas cotidianas los que señalan realidades en transformación. Es aquí que tal vez se aclare la importancia de perseguir las prácticas y los circuitos de las movilidades y trayectorias urbanas. Son ellas las que nos dan las pistas de esos puntos de condensación y de polos de gravitación que definen la pulsación de esas dinámicas urbanas. Situidas en sus contextos de referencia y en los territorios trazados por los recorridos individuales y colectivos, *esas trayectorias operan como prismas* por los cuales aprehender las diferentes modulaciones y sus campos de tensión.

Modulaciones: Los flujos urbanos entre espacios, territorios y ciudad

Esa trama de relaciones y mediaciones gana configuraciones diferentes según las regiones de la ciudad. Por un lado, los tiempos, la historia y la condición de los asentamientos interfieren en la mayor o menor densidad, enraizamiento y extensión de las redes sociales que estructuran el mundo popular. Por el otro, hay desigualdades en las mallas de conexiones y accesos que articulan esos puntos con la ciudad: accesos desiguales y diferenciados a los servicios sociales, a los equipamientos de consumo y, claro, a los polos de empleo.

Así, para hablar apenas de las regiones en que nuestra investigación fue realizada: en el lado sur de la ciudad, el distrito do Jardim São Luiz se extiende por atrás de la punta sur del eje urbano de los espacios globalizados de la ciudad de São Paulo. El majestuoso Centro Empresarial, uno de los íconos de la “ciudad global”, marca límites y umbrales entre los dos mundos. El distrito do Jardim São Luiz comenzó a crecer a partir de los años 70, acompañando los flujos de los empleos industriales. Es un escenario que traduce mucho de la historia de la llamada “urbanización periférica”, en la cual transcurren las trayectorias de la generación que llegó a São Paulo en los tiempos de oferta abundante de empleo y mayores chances de vida. Principal polo industrial de la “ciudad fordista”, es por ahí que también pasaba el “cinturón rojo” de las entonces muy activas comunidades de base de la Iglesia católica y de las agitaciones operarias que irían a desembocar en las grandes huelgas de inicios de la década de los 80. Ahora, las señales de la reconversión productiva son nítidas, igual que las recomposiciones urbano-espaciales de la década de los 90 bajo el impacto del muy próximo y muy rico cuadrante de la modernización globalizada de la ciudad. Junto a todo eso, está la precariedad urbana, que creció, y mucho, con la llegada de nuevas levas de moradores en el transcurso de los últimos años a esa región que se transformó en uno de los mayores puntos de concentración de favelas de la ciudad de São Paulo. Aquí, los flujos de la riqueza y de la pobreza se rozan todo el tiempo, se entrecruzan en los equipamientos de consumo que atraviesan la región y en esa especial mezcla de lo legal e ilegal, regular e irregular, lícito e ilícito de que están constituidos los circuitos de los empleos que, del polo moderno-modernísimo de la economía, se van esparciendo por las redes de subcontratación y trabajo precario.

Del otro lado de la ciudad, en el extremo este, están las regiones que concentran los peores indicadores de vulnerabilidad social y precariedad urbana. Es una región que creció en el transcurso de los años 80 con una verdadera explosión demográfica en gran parte inducida por los programas de vivienda de los gobiernos municipal y estatal. Diferente de lo ocurrido en la región sur, donde los asentamientos se fueron procesando en la lógica privada del mercado, la presencia del Estado aquí es innegable. Los grandes conjuntos habitacionales están ahí como evidencia ineludible. En las rendijas abiertas por las inversiones públicas se fueron instalando

ocupaciones y favelas, y, alrededor, lotizaciones clandestinas y áreas de ocupación. En este pedazo de ciudad, la distancia es un problema serio. Las dificultades de los desplazamientos intraurbanos son considerables a pesar de la apertura y expansión de una línea de metro, de la renovación de una línea de tren y de la ampliación y mejoría de las vías de acceso. Dos escalas diferentes de distancia-proximidad, dos configuraciones distintas de tiempo-espacio, dos modulaciones de la historia urbana.

No entenderemos mucho de lo que pasa en esas regiones sin tomar en cuenta ese juego de escalas y mediaciones que forman la conexión entre espacios, territorios y ciudad, en las líneas trazadas por las temporalidades urbanas y los tiempos políticos de la ciudad. Tampoco las diferencias entre las regiones pueden ser bien comprendidas sin esas dinámicas urbanas contrastadas, que están lejos de reducirse a los indicadores sociodemográficos que miden la distribución y concentración de la pobreza en el mapa de la ciudad.

El problema de la distancia en los extremos del este de la ciudad no es una métrica simple entre puntos y localidades en el espacio. Circunscribe campos de tensión y problemas con modulaciones diferentes conforme los tiempos de asentamiento de las familias, sus redes sociales, recursos y posibilidades construidos en sus recorridos de vida, condiciones de trabajo y chances de empleo. La distancia tampoco es un espacio vacío; es algo demarcado en los puntos de unión entre espacios y por todas las complicaciones de los medios de transporte y circulación por la ciudad.

Historias de *perueiros*

Si, como dice Bernard Lepetit (2001), en la ciudad “el único problema es el de la utilización de sus posibilidades”, entonces es importante comprender los modos de articulación entre formas y usos de la ciudad. Así es la historia de un exmetalúrgico que se convirtió en un próspero *perueiro* en la región. Transitando en los dobleces de la erosión del mundo fordista y las realidades urbanas en mutación, sus recorridos informan sobre los movimientos que afectan el mundo social y hacen perceptibles los hilos que hacen la trama de los campos sociales, en este caso, la configu-

ración de un campo de gravitación en torno al cual iría a ganar forma una de las más explosivas dimensiones de la vida urbana en la zona este de la ciudad, involucrando usuarios, empresas de transporte, poderes públicos y esos nuevos y poderosos personajes urbanos que son los *perueiros*, legales o clandestinos.

Francisco, de 36 años (en 2001), trabajaba en una gran industria metalúrgica desde 1984. Era un operario calificado, ajustador y *ferramenteiro*⁵ con formación profesional. En 1993, la fábrica cerró sus puertas para instalarse en el interior de São Paulo, y fue entonces que Francisco se lanzó con éxito como *perueiro*. La verdad, Francisco comenzó a *lotar*⁶ en 1984, enseguida de haber comenzado a trabajar en la metalúrgica: compró una *perua* y transportaba trabajadores en los horarios de entrada y salida del trabajo. El problema de transporte siempre fue grave en la región y fue en esas carencias de la vida urbana que Francisco fue construyendo sus campos de posibilidades. En la época, los transportes colectivos eran escasos y, como él dice, “las personas de aquí no tenían transporte, no tenían bus, no tenían asfalto, no tenían nada; era sólo tierra”. Francisco complementaba el salario con el transporte de los colegas de trabajo al inicio y al final de la jornada, y en eso fue incentivado por su activísima y muy pragmática esposa.

El matrimonio vive entre Guaianazes y Cidade Tiradentes, en un barrio que presenta uno de los peores índices sociales de la ciudad de São Paulo. Pero el matrimonio navegaba entonces con los vientos de la buena suerte: buen salario, carrera profesional promisoría, casa propia y algún ahorro doméstico economizado con muchas horas extras y jornadas suplementarias en los fines de semana. Sin embargo, la distancia era un problema. Las gestiones domésticas eran complicadas; todo lejos, todo difícil: centros de compras, hospitales, centros de salud, guarderías...

Cuando todavía trabajaba, Lindalva, la esposa de Francisco, hacía un recorrido muy penoso. Era vendedora en el centro de la ciudad, en el Brás. Cogía el tren que hacía la unión del extremo este al centro de la

5 El *ferramenteiro* es el profesional capaz de confeccionar herramientas a mano y en máquinas, así como de calibrar y moldear herramientas y sus sistemas de fabricación (N. de la T.).

6 *Lotar* es una expresión usada con significado similar a ‘transportar’. La *lotação* puede entenderse como el transporte colectivo (N. de la T.).

ciudad; esto significaba el desgaste del tiempo de recorrido y también el empuja-empuja de los trenes siempre repletos –“Prefería madrugar que coger aquel infierno de tren aplastando personas–”. Para librarse del sofoco, Lindalva cogía aventón en el bus de la empresa donde trabajaba una cuñada, pero eso implicaba llegar a Brás con más de una hora de anticipación. Después, cuando dejó el trabajo para cuidar de sus hijos pequeños, se quedaba en casa y entonces observaba: como ella, todos los moradores del pedazo dependían del comercio y los servicios que sólo existían en el centro de Guaianazes: mercados, correos, banco, comercio. Esto ocurría porque no había ninguna línea de bus directa del barrio que cubriera el recorrido.

Fue entonces que surgió la idea. Compraron una *perua* y comenzaron a *lotar*. Fueron una iniciativa y un emprendimiento domésticos. Cubrían el trayecto del barrio hasta Guaianazes y Francisco, a su vez, transportaba a los colegas de la empresa: “Cuando las personas salían del trabajo, yo me quedaba con la *perua*. Salía de madrugada, hacía dos o tres viajes, y a la tarde continuaba trabajando. En aquella época eran pocas las *peruas*; aquí, sólo estábamos yo y un tipo más que también trabajaba allá”. En 1993, la fábrica cerró sus puertas y vinieron los despidos. Y fue entonces que Francisco se lanzó y se afirmó como *perueiro*. Eso terminó por proyectarlo al ojo del huracán de fuertes conflictos entre propietarios de líneas de buses, usuarios, poderes municipales y, claro, los propios *perueiros*, también ellos en relaciones inestables de alianza y conflicto entre clandestinos y legalizados.

Hoy, Francisco es un *perueiro* de éxito: con sus tres o cuatro *peruas* que cubren recorridos redondos, su historia (o la historia que él cuenta) mal deja ver el otro lado, nada edificante, de una historia que está también formada por una disputa feroz, a veces mortal, en las tramas de las relaciones mafiosas que controlaban, en aquellos años, el entonces expansivo negocio del transporte alternativo.

Así, existe también otro lado de esa historia, contada por una *perueira* no tan exitosa, una *perueira* proletaria: trabaja como cobradora o como fiscal en los puntos de las *peruas*. Celeste, de 28 años, vive con su marido y sus hijos en una casa arrendada incrustada en medio de la inmensidad de los conjuntos habitacionales de Cidade Tiradentes. Vive ahí desde pequeña y desde pequeña acompañó en sus aventuras a los *perueiros* que enton-

ces comenzaban a hacerse presentes en la región, aún a mediados de los años 80.

Celeste *loteó* desde los 14 años, “por gusto y pasión”, dice ella. Desde temprano, cuando todavía era niña, hizo amistades y conoció gente de la región. Fue así que comenzó a acompañar a los *perueiros* cuando tenía 10 años; después comenzó a trabajar para ellos. “Siempre tuvimos esa amistad. Cuando faltaba un *perueiro* o cuando necesitaban de alguna ayuda, me llamaban y me decían: ‘¿Puedes hacer un viaje para mí?’ o ‘¿Puedes cobrar para mí?’. Siempre fue así, entonces no era fija; es como si fuera un *quebra-galho*⁷... o para cubrir a algún *perueiro* que faltara o a aquel que no estuviera dando nada, ¿se entiende?”.

Celeste cuenta muchas historias de los *perueiros* de la región. Vio surgir las primeras *peruas* y acompañó todos los lances de una historia llena de conflictos con los poderes públicos, con las empresas de buses y también entre los del mismo gremio. Cuenta que en la época sólo había tres líneas de bus para cubrir una vasta región, más que vasta. Así surgió la primera *perua*: “Fue un señor el que fundó este transporte colectivo. Él compró la primera *perua*, de ahí fue llamando a otro y a otro más que tenían *peruas* y fueron entrando. Entonces, se fue juntando al grupo, y el grupo se convirtió en el dueño del punto... Después, si alguien quería entrar, tenía que pagar para comprar el puesto, para poder ‘rodar’. Así, había que pagar para poder trabajar”. El sistema funciona bien, dice Celeste, “pero existe una mafia”. Así describe ella las cosas: “El dueño de la línea es el jefe; el fiscal es el hijo; el otro fiscal, también; otro hijo tiene *perua*; el sobrino, también... Entonces es una mafia, ¿se entiende?”.

Pero, a lo largo de los años, la geografía del poder se alteró. El jefe murió, lo mataron: “Lo mataron por causa de la línea... Querían quedarse con la línea, y se la quitaron, ¿se entiende?”. Entendemos. Sabemos bien cómo se dan las disputas por el ‘punto’ y el juego de fuerzas de las relaciones mafiosas que no son sólo locales, sino que se extienden por toda la región. Celeste también describe en detalles cómo funciona la cosa. Y es de los clandestinos que ella habla, gente que sabe burlar la fiscalización y se organiza mucho para eso: “Se comunican por radio y tienen reporteros

7 *Quebra-galho* significa ‘solución provisional para algo’. Se refiere a cualquier persona, recurso o cosa que ayuda a resolver una dificultad (N. de la T.).

motorizados [sic] que salen con los radios, van atrás de las patrullas [de policías] y van avisando: ‘La patrulla está en tal lugar... Está entrando en tal avenida’, y entonces todo el mundo desaparece”. Los ‘reporteros motorizados’ se reparten por las avenidas, instalan sus puestos de observación en los principales puntos de circulación y van avisando.

Celeste defiende con convicción el derecho de *lotar*. Habla mal de los choferes de bus, elogia el servicio de los *perueiros* y no ahorra críticas a la alcaldía, que “quiere eliminar la forma de ganarse el pan” de las personas que viven de las *peruas*. Comenta que los *perueiros* son muy unidos y muy organizados; no dudan en romper buses e incendiar las avenidas cuando se sienten perjudicados o amenazados: “Son bien unidos y pueden romper cosas. No perdonan, no, porque ellos dicen así: ‘Si pueden confiscar nuestro carro y dejarnos sin el sustento para nuestros hijos, ellos también pueden quedarse sin carro...’. Entonces ellos rompen, prenden fuego a los buses, los apedrean... quien esté dentro recibe una pedrada. Ése es el peligro”.

Pueden ser también bastante solidarios entre sí, y no dudan en la ofensiva de iniciativas cuando el asunto es defender su derecho a circular por las avenidas de la ciudad. Ése fue el caso de un accidente de tránsito, una *perua* que chocó con un camión. Murieron cinco. La tragedia, explica Celeste, pasó en un cruce peligroso en una de las principales avenidas que cortan la región —“Desde hace mucho tiempo estábamos pidiendo que colocaran señalización”—. “Nosotros los *perueiros* ayudamos a quienes estaban heridos y pagamos el entierro de las personas que no tenían condiciones. Después de que acabó el entierro, fuimos a la avenida, impedimos el tránsito y colocamos una hilera de llantas en el medio de la calle, mezcladas con palos, madera y todo, y prendimos un fuego para llamar la atención, para ver si ellos colocaban señalización. Hasta hoy no hay esa señalización. ¿Se entiende? Ahí no hay ninguna señalización, no hay un paso cebra para el peatón... Es un peligro: quien va por ahí anda a 120 o 140 kilómetros por hora. ¿Se entiende?”.

Los *perueiros* están en todos lados; también en las periferias de la zona sur de la ciudad. Desde esa época, mediados de los años 90, corrían rumores, años más tarde confirmados, al menos en parte, de las articulaciones entre *perueiros* y las redes del tráfico de drogas, en un juego nebuloso (nunca enteramente deslindado) de intereses y circunstancias que se

entrecruzan en nudos inextricables en una línea de sombra que atraviesa los circuitos del mundo social.

Historias de un motociclista

Las historias también circulan por el distrito do Jardim São Luiz. Pero aquí, más que los *perueiros*, son los *motoboy*s los que pueden ser tomados como personajes urbanos que esclarecen algo de los hilos intrincados que constituyen y atraviesan los territorios urbanos. Los motociclistas, aquí en este pedazo de ciudad, hacen ver puntos de combustión de un entramado de relaciones tejido en las 'conexiones peligrosas' de esos flujos de riqueza y de pobreza que se rozan y se entrecruzan todo el tiempo.

Es posible encontrarlos en bandos circulando por las calles y avenidas que cortan la región. También es frecuente encontrarlos limpiando y lustrando sus máquinas en las puertas de sus casas. Navegan en las ondas de los servicios tercerizados que se van regando por todos lados. "Quien tiene moto está con el cuchillo y el queso en la mano", dice uno de nuestros entrevistados, al comentar las dificultades del empleo. Con la moto, uno se las arregla como puede, aunque sea para hacer trabajitos puntuales o para ser entregador de pizza. Teniendo una moto, son mayores las chances (¿chances?) de ser llamado por alguna agencia de empleo o de servicio tercerizado para cubrir la demanda de las empresas que circundan la región: "Tengo un montón de colegas que se las arreglan. Algunos tienen moto; a los que no tienen se les hace más difícil, es más fácil con la moto".

Es la historia de Arnaldo. Tenía 22 años al momento de la entrevista (2001). Es hijo de un exmetalúrgico que, en los agitados años de la década de los 80, estuvo en la línea de frente de las movilizaciones operarias del período. Arnaldo intentó seguir el ejemplo del padre y conseguir un empleo industrial, pero los tiempos ya eran otros. De despido en despido, sólo le quedó la moto como alternativa para los trabajos que encontraba por el camino. Además, era un apasionado de ellas; las motos eran su asunto preferido y era siempre posible encontrarlo en las inmediaciones de su casa junto con sus amigos, todos motociclistas, lustrando las máquinas y preparándose para salir juntos, en banda. Hubo un tiempo en

que Arnaldo creía que la moto le abriría las puertas del mercado de trabajo. No funcionó muy bien.

En 1998, comenzó a trabajar de *motoboy* en una empresa tercerizada que prestaba servicios a Sabesp: enviar avisos de retraso de los pagos –“Vas a la casa de una persona que tiene tres cuentas atrasadas y le entregas el aviso de corte. La persona tiene una semana para pagar; si no lo hace, otra persona va allá, cierra el registro y lo lacra”–. Se quedó apenas un año y salió en 1999. Salió porque era muy peligroso, además de que no tenía licencia de trabajo firmada y éste no ofrecía alternativas promisoras. La descripción de Arnaldo es precisa: sin registrar en la licencia, lo máximo que garantizan es un convenio con un taller de piezas: “Si la moto se daña, vas allá, coges la pieza y la pagas otro mes. [...] No hay registro en la licencia de trabajo y, si hay un accidente, ahí uno se jode”.

Además del riesgo de accidentes de tránsito, el peligro mayor está en la propia naturaleza del servicio. Tenía que circular en las regiones donde las personas no pagan cuentas de agua, esto es, en el fondo más pobre de la periferia de la ciudad. Y no pocas veces, en ese recorrido, el motociclista volvía a pie, sin la moto: “Era muy peligroso. Trabajaba con la moto e iba a muchas periferias... Tengo un vecino que trabajaba ahí, y le robaron la moto. Tengo dos colegas que trabajaban ahí, y los dos ya perdieron la moto. Hay más periferia y favela por el lado de Capão, toda esa área es peligrosa: Parque Santo Antônio, Jangadeiro, Capão, Jacira... El peor lugar era Jacira; a ese colega mío le robaron la moto allá”.

¿Perspectivas de futuro? Ninguna, dice Arnaldo, y lo dice con firmeza: es trabajo para los que ya no consiguen otra cosa en la vida. “La mayoría son tipos que ya pasaron por la Policía, no consiguen otro empleo y tienen que apelar a eso. Son tipos que han estado presos... No tienen futuro, no tienen nada, creo que no”.

El trayecto de un motociclista (así como el de los *perneiros*) nos ayuda a pensar en cómo la experiencia del trabajo se desdobra como experiencia urbana. Es un trayecto que nos proporciona algo parecido a un itinerario de las complicaciones que se configuran en los puntos de superposición de las varias dimensiones que componen la realidad urbana: la empresa pública de saneamiento urbano, las nuevas formas de gestión y las prácticas de la tercerización, los insalvables en tiempos de una ‘verdad tarifaria’ impuesta por la lógica triunfante del mercado, la pobreza de la

periferia y la legión de los que fueron atrapados por la “maldición del destino” y ya no consiguen empleo en ningún rincón... Todo eso mezclado con las energías movilizadas por ese objeto del deseo que son las motos, referencias importantes en la sociabilidad cotidiana de los jóvenes en esa región.

Pero las historias que circulan son también muy confusas; tan confusas que dan credibilidad a los rumores y sospechas de que las empresas de *motoboys*, así como los *perueiros*, son hoy “frente de inversión” del dinero sucio. Al parecer, esas empresas están proliferando en esa región situada en las franjas de la “ciudad global”. La historia de Fernanda, de 20 años, dice algunas cosas al respecto.

Su hermano intentó lanzar una empresa de *motoboys*. Sin embargo, no tuvo éxito y al poco tiempo estaba enterrado en deudas. Pero la chica ayudaba al hermano y “ganó experiencia”, como dice. Después, la suerte del destino la llevó a una oficina inmobiliaria en el Centro Empresarial, portal de la “ciudad global”, instalado en la frontera de Jardim São Luiz. Era secretaria y su tarea era lidiar con las empresas de *motoboys*. Se le dio tan bien que fue llamada por un *motoboy* de éxito que quería montar una empresa propia en Itapeverica da Serra, municipio de la Gran São Paulo, contiguo a la periferia sur de la ciudad y no muy distante de la región en que todo estaba pasando. El joven trabajaba en una empresa “de la que se hablaba bien. Yo conocía a la mayoría de los funcionarios; ellos iban directo a hablar conmigo”.

De ahí en adelante fue una sucesión de promesas no cumplidas, pagos no efectuados, deudas atrasadas, mientras el dinero desaparecía por medios inexplicados (inexplicables, tal vez). Es una historia muy confusa. Fernanda cuenta que los planes no eran modestos: montar la parte operacional en São Paulo, con *motoboys*, *peruas* y buses. En Itapeverica, el plan era montar paquetes turísticos para las escuelas. El joven hablaba hasta de promover excursiones a Barretos, en el interior de São Paulo. Fernanda se puso enseguida en acción y pidió a su hermano que consiguiera el material gráfico necesario para la divulgación: carteles, tarjetas de visita, sobres con logotipos, etc. En ese medio tiempo, toda la familia de Fernanda ya estaba involucrada en el negocio. La madre fue llamada para hacer la limpieza de la oficina, la hermana fue contratada como secretaria y había además una amiga del barrio que ayudaba en los servicios internos. Nadie

recibió paga. Los motociclistas, más de 20, tampoco. Pasaron a rehusarse a trabajar mientras el pago no se efectuara. “Él ni aparecía en la firma por miedo a los *motoboy*s”.

Conclusiones:

Relatando puntos y líneas

Fernanda es una joven con la secundaria completa y muy emprendedora. Tiene una familia muy articulada, vive en un barrio con una malla súper densa de relaciones sociales, todo también muy organizado, muy activo, muy solidario. En una palabra: es una joven portadora de un vasto capital social, para usar aquí la expresión corriente en la jerga sociológica. Al final fue así que consiguió el empleo que pocos consiguen, en el Centro Empresarial de São Paulo.

A pesar de la poca edad, la trayectoria ocupacional de Fernanda es notable, con una sucesión razonable de empleos, todos ellos obtenidos a través de la trama de relaciones por la que circulan las informaciones y las ‘buenas recomendaciones’. Pero es una trayectoria también notable por la inestabilidad y vulnerabilidad, siempre en las fronteras entre el mercado formal e informal: varias arbitrariedades, sucesivos despidos, salarios atrasados, derechos irrespetados... Bien, nada de qué extrañarse; al final, las redes y el capital social no dejan de reponer las circunstancias de los circuitos empobrecidos de una región igualmente empobrecida, que accionan empleos precarios de un mercado de trabajo –con el perdón de la tautología– precarizado.

Pero la emprendedora Fernanda bien que llegó cerca de escapar de las tramas de la precariedad cuando, movilizándolo su capital social, llegó a uno de los íconos de la modernidad globalizada y consiguió el promisorio empleo en el Centro Empresarial. Sin embargo, fue ese mismo capital social que el joven de la empresa de *motoboy* trató de movilizar para su fraudulento negocio. En poco tiempo, la única cosa que ese capital social acumulado le rindió fueron muchas deudas (cuentas de teléfono y agua atrasadas por razones de un salario que nunca fue pagado), compromisos no respetados (el hermano empeñó el propio nombre para conseguir la impresión de los carteles) y, además, sustos. El peor fue cuando apareció

en la oficina un “cliente” enojado a cobrar “su parte”, con arma en mano, improperios en la boca y la amenaza de destrozar el local. Pero el joven de las motos, a esas alturas, ya se había evaporado con los dividendos expropiados del capital social ajeno, y nadie sabía por dónde andaba.

La emprendedora Fernanda es vecina del joven motociclista en un barrio que podría constar en el rol de los casos ejemplares de capital social y redes sociales actuantes. Todo puede parecer muy edificante si los parámetros fueran la ‘comunidad’, la ‘ciudadanía local’ y el ‘emprendimiento-social’; todo eso está ahí. Pero, como dice Bruno Latour (2000), si el asunto son las redes, es necesario ver que las redes “son más o menos largas, están más o menos conectadas”, y también que envuelven “buenas conexiones” y “malas conexiones”. Quiere decir: todo el problema está en saber y comprender el modo en que operan los vínculos y conexiones, ya que, siempre situados, se hacen en la conjugación entre actores, circunstancias, hechos y artefactos. Es ahí que se hace perceptible la pulsación del mundo urbano. Es eso lo que esas historias permiten percibir. Y es por eso que el *perueiro*, el motociclista y la joven emprendedora comparecen aquí como personajes urbanos que hacen ver los trazados que construyen los territorios, en sus relaciones con la ciudad y sus dimensiones.

Pero eso todavía abre otra cuestión: con excepción tal vez del *perueiro* con éxito, los personajes aquí comentados colocan otras cuestiones. Al final, ¿dónde situar a cada uno de ellos? ¿Son pobres infelices de la suerte? ¿Excluidos? Si no, ¿tiene algún sentido decir que son entonces “incluidos”? Son personajes que hacen sus recorridos en las tramas del mundo social. Y esas categorías (y binariedades) quedan demasiado estrechas para colocar en perspectiva las cuestiones que esas historias nos abren. Los campos de fuerza y toda la complicación de los tiempos que corren están exactamente en los puntos de conexión de esas tramas que hacen la tapicería del mundo social.

Esos personajes escapan a las categorías habituales que pautan los recientes debates. No corresponden a las figuras canónicas del trabajador regular, tampoco a las del mercado informal y mucho menos a las tipificaciones corrientes de los “pobres” y “excluidos”, público-meta de los programas llamados “de inserción social”. Sin embrago, sus recorridos hacen ver la tela de relaciones y campos de fuerza que estructuran el mundo social, pero que se desvanecen bajo los términos corrientes del debate actual.

Es también aquí que se aloja el desafío de la invención política, esa misma que en los tiempos actuales fue tragada por el principio gestor que trata de las “puntas”, del lado victorioso de la buena gobernación económica y, por otro lado, la gestión de lo social. En medio, quiero decir, en todo lo que importa, no existe el vacío que expresiones como la de “exclusión social” pueden sugerir, sino los hilos que tejen el campo de una experiencia urbana todavía por entender. No obstante, esas trayectorias y los personajes urbanos que nos permiten trazarlas en las escenas y escenarios en los cuales esas historias transcurren también nos dan pistas para pensar los eslabones perdidos de la política en la trama social de la que está(n) hecha(s) la(s) ciudad(es).

Bibliografía

- Benoist, Jocelyn y Fabio Merlini (2000). *Historicité et espacialité. Le problème de l'espace dans la pensée contemporaine*. París: Vrin.
- Bonnet, Michel y Dominique Desjeux (2000). *Les territoires de la mobilité*. París: PUF
- Brun, Jean (1993). “La mobilité résidentielle et les sciences humaines”. *Annales de la Recherche Urbaine*, N° 59-69: 2-13.
- Grafmayer, Yves (2005). *Sociologie urbaine*. París: Éditions Nathan.
- Grafmayer, Yves e Isaac Joseph (org.) (1994). *L'Ecole de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*. París: Aubier-Montaigne.
- Gribaaldi, Maurizio (org.) (1998). *Espaces, temporalités, stratifications. Exercices sur les réseaux sociaux*. París: Editions da EHESS.
- Joseph, Isaac (1998). *La ville sans qualité*. París: L'Aube.
- Latour, Bruno (2000). “Faktura de la notion de réseaux à celle d'attachement”. En *Ce qui nous relie*, André Micoud y Michel Peroni: 189-208. París: Éditions de l'Aube/La Tour d'Aigues.
- Lepetit, Bernard (2001). “A cidade moderna na França. Ensaio de história imediata”. En *Por uma nova história urbana*, Heliana Salgueiro y Bernard Lepetit (org.): 45-86. São Paulo: Edusp.
- Revel, Jacques (org.) (1998). *Jogos de escala. A experiência da microanálise*. Río de Janeiro: Editora da FGV.

- Roncayolo, Marcel (1997). "Conceptions, structures matérielles, pratiques: Réflexions autour du 'projet urbain'". *Enquête*, N° 4.
- Tarrius, Alain (2000). *Les nouveaux cosmopolitismes*. París: L'Aube.
- Telles, Vera da S. (2006). "Mutações do trabalho e experiência urbana". *Revista Tempo Social*, Vol. 18, N° 1: 173-195.
- Telles, Vera da S. y Daniel Hirata (2007). "Cidade e práticas urbanas: Nas fronteiras incertas entre o ilegal, o informal e o ilícito". *Revista de Estudos Avançados da USP*, Vol. 21, N° 61: 171-191.
- Villaça, Flávio (2001). *O espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel.