UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS

SANDRO BARBOSA DE OLIVEIRA

A condição socioespacial da classe trabalhadora: Transporte e cotidiano da mobilidade perversa na metrópole de São Paulo.

Campinas
2020

SANDRO BARBOSA DE OLIVEIRA

A condição socioespacial da classe trabalhadora: Transporte e cotidiano da mobilidade perversa na metrópole de São Paulo.

Tese apresentada ao Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas como parte dos requisitos exigidos para a obtenção do título de Doutor em Sociologia.

Orientador: Prof. Dr. Sávio Machado Cavalcante

Coorientadora: Profa. Dra. Arlete Moyses Rodrigues

ESTE TRABALHO CORRESPONDE À VERSÃO FINAL DA TESE DEFENDIDA PELO ALUNO SANDRO BARBOSA DE OLIVEIRA, E ORIENTADA PELO PROFESSOR DR. SÁVIO MACHADO CAVALCANTE.

Campinas
2020

Ficha catalográfica
Universidade Estadual de Campinas
Biblioteca do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas
Cecília Maria Jorge Nicolau – CRB 8/3387

OL4c

Oliveira, Sandro Barbosa de, 1978-
A condição socioespacial da classe trabalhadora: Transporte e cotidiano da mobilidade perversa na metrópole de São Paulo / Sandro Barbosa de Oliveira. – Campinas, SP : [s.n.] 2020.

Orientador: Sávio Machado Cavalcante.
Coorientador: Arlete Moysés Rodrigues.
Tese (doutorado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

1. Segregação socioespacial. 2. Transporte. 3. Urbanização. 4. Trabalhadores. 5. Mobilidade espacial. I. Cavalcante, Sávio, 1982-. II. Rodrigues, Arlete Moysés, 1943-. III. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. IV. Título.

Informações para Biblioteca Digital

Título em outro idioma: The socio-spatial condition of the working class: transport and the daily life perverse mobility in the metropolis of São Paulo
Palavras-chave em inglês:
Socio-spatial condition
Transport
Urbanization
Workers
Spatial mobility
Área de concentração: Sociologia
Titulação: Doutor em Sociologia
Banca examinadora:
Sávio Machado Cavalcante (Orientador)
Terezinha Ferrari
Ricardo Baitz
Jesus José Ranieri
Mariana de Azevedo Barreto Fix
Data da defesa: 04-09-2020
Programa de Pós-Graduação: Sociologia

Identificação e informações acadêmicas do(a) aluno(a)
- ORCID do autor: https://orcid.org/0000-0003-4193-868X
- Currículo Lattes do autor: http://buscatextual.cnpq.br//buscatextual/visu

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS

A Comissão Julgadora dos trabalhos de Defesa da Tese de Doutorado, composta pelos Professores Doutores a seguir descritos, em sessão pública realizada em 04 de setembro de 2020, considerou o candidato Sandro Barbosa de Oliveira aprovado.

Professor Dr. Sávio Machado Cavalcante

Professora Dra. Terezinha Ferrari

Professor Dr. Ricardo Baitz

Professor Dr. Jesus José Ranieri

Professor Dra. Mariana de Azevedo Barretto Fix

A Ata de Defesa, assinada pelos membros da Comissão Examinadora, consta no processo de vida acadêmica do aluno.

Em memória de meu pai operário
e mestre da vida
Fanuel Barbosa de Oliveira
O Seu Nezinho

E da professora e mestra
Lívia Cotrim

Eternamente em nossos corações

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudos e pesquisa, desde que citada a fonte.

Agradecimentos

Este trabalho é dedicado aos jovens trabalhadores, estudantes e insurgentes que lutaram por passe livre, autogestão e direito à cidade nas jornadas de lutas sociais que sacudiram o país em 2013, e mostraram como poetas que a poesia deve ser arrancada do futuro além do capital.

Agradeço a todos aqueles que ajudaram a construir esta pesquisa e compartilharam da crítica social, angústias e reflexões sobre os desafios e futuro da classe trabalhadora no Brasil.

Ao empenho e companheirismo de meu orientador Sávio Machado Cavalcante, pelos ensinamentos sobre as funções do capital e trabalho e dos estudos atuais sobre reprodução, gênero, raça e classes sociais. A presença, a acolhida e o companheirismo de minha coorientadora Arlete Moyses Rodrigues, pelas pontes entre Sociologia, Geografia e produção do espaço, além de todo empenho com os caminhos de nossas pesquisas.

A Universidade Estadual de Campinas, ao Instituto de Filosofia e Ciências Humanas e ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia pela acolhida, suporte técnico e base teórica no desenvolvimento da pesquisa.

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

Aos colegas e amigos do Grupo de Estudos Marxistas da Unicamp: Breno Augusto, Élida de Oliveira, Rodolfo Valente, Roziane Cerqueira, Rodolfo Moimaz, Maria Bessa, Mateus dos Santos, Erika Soares, Armando Raphael, Bárbara Cunha, Fernando Savella, Hugo Goulart, Lucas Almeida, Matheus Lopes, Milena Brentini e Arthur Salomão.

Aos colegas e amigos do Grupo Problemática Ambiental e Urbana da Unicamp, chamado carinhosamente de LACAM: Camila Vedovello, Flávio Lima, Leianne Miranda, Hernán Giovanni, Mariana Traldi, Rodrigo Bastos, Marta Barbieri, John Uchoa, Mayra Brasco, Cledir Lopes, Daniele, Tácio Raposo, Eliane Cabral, Elionete Garzoni, Florencia Musante, Vânia Silva e Lourdes pela dedicação e carinho nos deliciosos almoços nos dias de grupo.

Aos colegas e amigos de Centro de Estudos Periféricos da Unifesp ZL: Tiarajú D'Andrea, Sheyla Melo, Weber Lopes, Shisleni Macedo, Josselito de Jesus, Nataly Ramos, Denise da Rosa, Billy Malachias, Carolina Freitas, Anderson Kazuo Nakano, Marcello Jesus, Silvinha Lopes, Renato Almeida, Ana Paulo Oliveira, Egeu Esteves, Adriana Dantas, Marcos Xavier, Harika Maia, Jéssica Akosua, Bárbara Lima, Marina de Oliveira, Arisleni Diana, Brenda da Silva, Lívia Lima da Silva, Jhonatan Souto, Douglas Lira, Amanda Jesus e Tamires Batista.

Aos compas da Usina pelos aprendizados no canteiro: Flávio Higuchi, Kaya Lazarini, Júnior Pacheco, Luiza Sassi, Isac Marcelino, Maiári Iasi, José Thiesen, Gabriel Delduque, Wagner Germano, João Marcos Lopes, Mário Braga, Pedro Arantes, Alessandra Souza, Giovana Martino, Noemi Rodriguez, Fernanda Neves, Jéssica Santos, Lúcia Lotufo e Luany Cristina.

Aos amigos de sempre. Tiarajú D'Andrea pelo Latinoamerisamba, sujeito periférico e indicação do subúrbio. Danilo Chammas por resistir com o povo no Maranhão. Júnior Pacheco pela educação popular. Thiago, Shirley, Graça e Israel Pacheco pela perseverança. Luiz Eduardo e Gabriela Silva pelo João Pedro. João Campos pela Comuna do Samba. Fátima Rocha pelo sorriso da Dandara. Rogério Bassetto pela arte das bandeiras. Márcio Mendes pela ironia crítica. Petrus, Selma e Malcolm Saurus pelo lar comunal. Fábio Maia e Cristiane pela amizade. Shisleni Macedo pelo francês. Danielle Regina pelo feminismo periférico. Cristina Assunção e Emerson Alcade pelo Slam e Dimas. Marcello Jesus e Heloá Bueno pela Ioiô. Mônica Gomes e Ana Cardoso pelo corinthianismo. Ireldo Alves e Débora Kateriny pela convivência na Cohab 2. Allan Cunha, Dani Soledade, Estela e Madalena pela alegria. Adriano Sousa e Elaine de Oliveira pela negritude. Fernando Filho pela multiplicidade de ser. João Pedro Rodrigues pela museologia. Lúcia Skromov pelo Zapatismo. Terezinha Ferrari pela Sociologia do Trabalho. Ivan Cotrim por resistir no olho do furacão. Maria Eugênia pela generosidade e correções. Ricardo Baitz e Ricardo Silva pela Geografia. Glauciana Sousa pela Palestina. Kelly Carmo pelo CPA. Fabio Massari pela militância. Larissa Fuentes, Savannah Spillers, Diego Antônio e Sônia Franco pelo México. Fabian González e grupo pela UNAM. Nandão Oliveira e Fernando Couto pelas cantorias. Janaína Monteiro pela educação. Fernando Alves pela resistência. Luciano Carvalho pela criatividade. Lilian Sankofa e Felipe Santos pela consideração. Mariana Fix pelo urbano. Tita Reis pela canção "Tempo não tem".

Aos meus queridos familiares. Minha amada mãe e parceira Dona Vera, base para essa caminhada. Meus irmãos Fábio, Adriano e Juninho pela irmandade e minhas cunhadas Sheila Renata, Keli Cristina e Thayná Rodrigues por lindos (as) sobrinhos (as). Aos sobrinhos (as) Arieli Cristine, Israel, Anna Clara, Gabriela, Nicole, Julia, Theodoro, Melissa, Angelina, Mariana e Pedro Henrique. Tia Rita, Tio Baltazar, Juliano, João Vitor, Tia Vera, Luana, Fabiana, Anderson, Bruna, Vanessa, Gil, Douglas, Vô Maria, Tio Isaias, Tia Tati, Tio Dema, Kelly, Rayane, Tia Jacira, Daiane, Henrique, Thiago, Everton e demais parentes paternos. Ao sogrão Pedro Eleutério, sogrinha Darcy Sousa, cunhadas (o) Jéssica, Eliete e Ronaldo Sousa.

A Renata Eleutério pelo amor que transcende o tempo e o espaço e por me ensinar que a arte pode antecipar o futuro e a atividade criadora se faz cotidianamente.

"A Cidade de São Paulo nunca para,
Mas ninguém nunca repara
Muitos caminhões levando mercadoria,
E muitos carros e ônibus levando trabalhadores, onde iriam?
Lá fora pensam que aqui é a terra das oportunidades
Mas sempre falta empregabilidade
Temos sempre lugares para visitar
Que tal o Teatro Municipal para observar
E os jogos de futebol, nossos times nacionais
Corinthians e Palmeiras e muito mais
Jogos para a paz
Mas mesmo com todos os problemas
Nós amamos a nossa cidade
A maior do Brasil"

Anna Clara Silva de Oliveira
10 anos

"O processo total de circulação ou
processo total de reprodução do capital
é a unidade de sua fase de produção e sua
fase de circulação, um processo que percorre
ambos os processos como suas fases.
Nisso reside uma possibilidade ou forma abstrata
mais desenvolvida de crise"

Karl Marx
Teorias sobre o valor agregado

Resumo

O objetivo geral desta tese foi o de analisar, problematizar e evidenciar a condição socioespacial da classe trabalhadora e seu tempo de deslocamento no processo de urbanização e reprodução social na metrópole de São Paulo, para desvelar o cotidiano da mobilidade perversa vivida e percebida a partir de quatro determinações econômicas, políticas e sociais que configuram sua condição espacial de vida. A primeira determinação analisada parte das segregações socioespacial, étnico-racial e urbana que influenciam o tempo de deslocamento de trabalhadores (as) das periferias, caracterizadas por meio das relações de classes, raça e espaciais apreendidas por meio da análise dos resultados da Pesquisa Origem-Destino de 2017, Mapa da Desigualdade 2019 e de experiências de trabalhadores (as) precarizados (as) por meio de grupos focais e questionários apresentadas ao longo da tese e dos processos sociais que fundamentam tal determinação oriunda da tríplice segregação. A segunda determinação analisada parte do processo de urbanização rodoviarista e da dinâmica do tempo de rotação do capital, mediada pela análise da ferrovia na estruturação urbana dos subúrbios e das rodovias na periferização, para entender a crise de mobilidade urbana enfrentada pela classe trabalhadora nos deslocamentos na contemporaneidade. Na terceira, analisamos a dinâmica das leis do valor na relação entre valorização imobiliária e expansão do transporte e do sistema metroferroviário por meio do Plano Integrado de Transportes Urbanos, ao mostrar como a transferência de valor da maquinaria ônibus impacta no preço da tarifa e a urgência da tarifa zero. Por fim, na quarta determinação, analisamos as condições de reprodução da classe trabalhadora com base nas diferentes condições espaciais entre as classes, ao analisar o transporte como mediador entre produção e reprodução e mostrar como as desigualdades estruturais perpassam o espaço urbano e a vida cotidiana, por meio de relatos vividos dos grupos focais que mostram o fazer-se da classe trabalhadora nos deslocamentos: vendedores ambulantes autointitulados marreteiros de trem; das vilas operárias e favelas oriundas da urbanização; e a trajetória das trabalhadoras domésticas na reprodução de toda a sociedade.

Palavras-chave: Condição socioespacial; tempo de deslocamento; urbanização rodoviarista; cotidiano da mobilidade perversa; mobilidade restrita.

Abstract

The general objective of this thesis was to analyze, problematize and highlight the socio-spatial condition of the working class and their time spent in the process of urbanization and social reproduction in the metropolis of São Paulo, to unveil the daily perverse mobility experienced and perceived from four economic, political and social determinations that shape their spatial condition of life. The first determination analyzed part of the socio-spatial, ethnic-racial and urban segregations that influence the time of displacement of workers from the peripheries, characterized by the relationships of classes, race and space apprehended through the analysis of the results of the Origin-Destination Research 2017, Map of Inequality 2019 and experiences of precarious workers through focus groups and questionnaires presented throughout the thesis and the social processes that underlie this determination arising from the triple segregation. The second determination analyzed starts from the urbanization process of the road and from the dynamics of the capital rotation time, mediated by the analysis of the railway in the urban structuring of the suburbs and of the highways in the periphery, to understand the crisis of urban mobility faced by the working class in the displacements in the city contemporaneity. In the third, we analyze the dynamics of the laws of value in the relationship between real estate valuation and expansion of transport and the metro-rail system through the Integrated Urban Transport Plan, by showing how the transfer of value of bus machinery impacts the price of the fare and the urgency zero tariff. Finally, in the fourth determination, we analyze the reproductive conditions of the working class based on the different spatial conditions between the classes, by analyzing transport as a mediator between production and reproduction and showing how structural inequalities permeate urban space and everyday life, through lived reports from the focus groups that show the making of the working class in commuting: street vendors self-styled train dealers; working-class villages and slums from urbanization; and the trajectory of domestic workers in the reproduction of the whole society.

Keywords: Socio-spatial condition; displacement time; road urbanization; daily perverse mobility; restricted mobility.

Lista de ilustrações

Figura 1: RMSP – Periferias, Subúrbios, Centro Expandido e Sub-Regiões – 2020 20
Figura 2: RMSP por Sub-Regiões – População e Emprego – 2017 35
Figura 3: Concentração de Empregos – Centro Expandido e Quadrante Sudoeste – 2017 35
Figura 4: Segregação Socioespacial em Paraisópolis, Distrito de Vila Andrade – 2004 37
Figura 5: Mapa de Concentração da População Negra na Cidade de São Paulo..... 38
Figura 6: Evolução das Viagens Diárias Por Modo – RMSP 1977 a 2017 42
Figura 7: Composição das Viagens Diárias Por Modo – RMSP 2007 e 2017 43
Figura 8: Divisão Por Modo das Viagens Motorizadas – RMSP 1967 a 2017 43
Figuras 9 e 10: Mapas Concentração dos Empregos e Terminais de Ônibus 49
Figura 11: Mapa do Sistema de Transporte Metropolitano de São Paulo – 2019 51
Figura 12: Mapa Sistema Viário de Transporte Coletivo:..... 52
Figura 13: Gráfico de Viagens Diárias por Modo Principal – Motorizados – 2007 e 2017..... 53
Figura 14: Tempo Médio de Deslocamento por Modos e Faixa de Renda – RMSP – 2017 ... 55
Figura 15: Tempo de deslocamento e média por região da Cidade de São Paulo..... 55
Figura 16: Mapa de Deslocamento Origem e Destino de Entrevistados(as) – 2018-19..... 60
Figura 17: Deslocamento Distritos de Grajaú, Jd. Ângela e Capão Redondo – 2017..... 66
Figura 18: Deslocamentos Externos Por Modo Coletivo – Periferia Sul – 2017 68
Figura 19: Faixa de Renda Familiar por Zona de Residência – Periferia Sul – 2017 69
Figura 20: Vínculo Empregatício – Periferia Sul – 2017 69
Figura 21: Faixa de Renda Familiar Zona de Residência – Periferia Leste – 2017 72
Figura 22: Vínculo Empregatício – Periferia Leste – 2017..... 72
Figura 23: Deslocamentos Distritos Cid. Tiradentes, Guaianases e Lajeado – 2017..... 73
Figura 24: Deslocamentos Externos Por Modo Coletivo – Periferia Leste – 2017..... 75
Figura 25: Deslocamentos Externos Modo Coletivo - Periferia Norte-Noroeste – 2017..... 77
Figura 26: Faixa Renda Familiar Zona de Residência – Periferia Norte-Noroeste..... 77
Figura 27: Vínculo Empregatício – Periferia Norte-Noroeste – 2017..... 78
Figura 28: Deslocamentos Externos Sub-Regiões da RMSP – 2017 94
Figura 29: Edifício Clóvis Ribeiro, Secretaria da Fazenda – Sé, São Paulo 96
Figura 30: Torres no Canteiro de Obras da Associação no Distrito do Jaraguá..... 103
Figura 31: Linha do Tempo da Indústria de Petróleo no Brasil – 1858-2010..... 116
Figura 32: Setor Automobilístico: Faturamento/Participação PIB Industrial até 2010..... 121

Figura 33: Valor do Patrimônio Público na Mobilidade por Modo de Transporte, 2016 123
Figura 34: Consumo Anual de Energia Por Modo de Transporte – 2016 124
Figura 35: Linhas do Sistema Ferroviário da CPTM – RMSP até Jundiaí 2020..... 125
Figura 36: Evolução da Rede de Trem Urbano – CPTM (LUME) – 1867-1992..... 131
Figura 37: Mapa Ferroviário FEPASA de 1977 Linhas Estado de São Paulo 132
Figura 38: Relação de Acidentes e Quebra-Quebra – 1958-1976 137
Figura 39: Investimentos Anuais Realizados na CPTM até 2009 140
Figura 40: Investimentos Anuais STM no Sistema Metroferroviário – 2007-2017..... 140
Figura 41: Atribuição dos Modais Rodoviários e Metroferroviário – 2018..... 142
Figuras 42 e 43: Estação Brás da CPTM - Trabalhadores (as) na Circulação 143
Figura 44: Corredor ABD-Jabaquara/Morumbi – EMTU – 2018 147
Figura 45: Regiões Metropolitanas de Atribuição da Gestão da EMTU – 2020..... 152
Figura 46 EMTU – Consórcios e Empresas: Frota, Linhas e Garagens na RMSP – 2018 153
Figura 47: CCO da Guarulhos Transportes – 2019 157
Figura 48: Controle Fluxo de Passageiros – Linha 552 – Guarulhos Transportes – 2019 158
Figura 49: Sede, Garagem e Manutenção – Urubupungá – 2019..... 159
Figuras 50 e 51: Manutenção – Pneus e Óleo – Urubupungá – 2019 160
Figura 52: Programa de Corredores EMTU – 2018 164
Figura 53: Plano do Transporte Metropolitano de São Paulo – Metrô 2025..... 168
Figura 54: Rodoanel Mário Covas – 1998 a 2022..... 170
Figura 55: Infraestrutura de Transporte BRICS, EUA e Canadá – 2014 182
Figura 56: Empresas Fabricantes de Veículos – ANFAVEA – 2019 185
Figura 57: Produção de Autoveículos pelo Setor Automotivo – 1957 a 2019..... 186
Figura 58: Faturamento Líquido Setor de Autoveículos – 1966 a 2018 187
Figura 59: Faturamento e Investimento de Capitais na Indústria Automotiva – 2019..... 188
Figura 60: Produção Setor Automotivo – Veículos – 1957-2019 189
Figura 61: Empresas Fabricantes de Trem – ABIFER – 2019..... 193
Figura 62: Investimento Público-Privado em Transporte Ferroviário – 2006-2014 196
Figura 63: Principais Fornecedores da Indústria Ferroviária – 2017 197
Figura 64: Principais Destinos dos Paulistanos no Dia a Dia e Fins de Semana – 2020 212
Figura 65: Principais Destinos dos Deslocamentos Além do Trabalho – Seade – 2020..... 213
Figura 66: O Peso do Transporte no Bolso por Região – POF/IBGE – 2018 214
Figura 67: Evolução do Valor da Tarifa de Ônibus em São Paulo – 1994 a 2019..... 215

Figura 68: Evolução do Valor Anual do Salário Mínimo – 1994 a 2019 215
Figura 69: Lançamento Imobiliário no Jardim Planalto – 2019 230
Figura 70: Mapa Concentração de Lançamentos por Distrito em São Paulo – 2019 231
Figura 71: Mapa Linha 15 Prata Monotrilho – Metrô de São Paulo – 2019 231
Figura 72: Unidades Residenciais Lançadas em São Paulo – 2004-2019 232
Figura 73: Variação da Oferta Final de Lançamentos – 2003-2019 234
Figura 74: Valor Global Lançado (VGL) – 2004-2019 234
Figura 75: Concentração das Unidades Lançadas por Município RMSP – 2019 235
Figura 76: PITU 2025 – Adensamento e Centralidades Polares – 2010 236
Figura 77: Área de Influência – PDE São Paulo 2014 238
Figura 78: Concessões de Financiamentos Recursos do FGTS e SBPE – 2005-2017 239
Figura 79: Lançamentos Residenciais na Cidade de São Paulo – 2018 240
Figura 80: Deslocamentos Externos Modo Coletivo – Subúrbio Leste – 2017 243
Figura 81: Distritos de Vila Prudente /São Lucas e Estações Linha 15-Prata Metrô 2020 245
Figura 82: Faixa de Renda Familiar Mensal Domiciliar – Subúrbio Leste – 2017 246
Figura 83: Gráfico Vínculo Empregatício PEA – Subúrbio Leste – 2017 247
Figura 84: Deslocamentos Externos Modo Coletivo – Subúrbio Sul – 2017 247
Figura 85: Distrito de Santo Amaro e Estações da Linha 5-Metrô/Via Mobilidade 2020 248
Figura 86: Faixa de Renda Familiar Mensal Domiciliar – Subúrbio Sul – 2017 251
Figura 87: Vínculo Empregatício PEA – Subúrbio Sul – 2017 251
Figura 88: Deslocamentos Externos M. Coletivo - Subúrbio Norte/Noroeste – 2017 253
Figura 89: Faixa de Renda Familiar Mensal – Subúrbio Norte/Noroeste – 2017 253
Figura 90: Vínculo Empregatício PEA – Subúrbio Norte/Noroeste – 2017 254
Figura 91: Deslocamentos Externos Modo Coletivo – Subúrbio Oeste – 2017 255
Figura 92: Faixa de Renda Mensal Domiciliar – Subúrbio Oeste – 2017 256
Figura 93: Vínculo Empregatício PEA – Subúrbio Oeste – 2017 256
Figura 94: Deslocamentos Externos Modo Coletivo – Centro Expandido – 2017 257
Figura 95: Distritos Centro Expandido e Linhas de Metrô e CPTM – 2020 258
Figuras 96 e 97: Faixa de Renda Mensal Domiciliar – Centro Expandido – 2017 259
Figuras 98 e 99: Vínculo Empregatício PEA – Centro Expandido – 2017 260
Figura 100: Deslocamentos do Empregador Advogado e da Empregada Doméstica 2019 ... 271
Figuras 101 e 103: Mulheres no Trem da CPTM e do Metrô - 2014 281

Figura 103: Taxa de Desemprego por Sub-Região e Evolução Anual por Faixa Etária – RMSP – 2014-2018 284
Figura 104: Faixa Etária – Marreteiros – 2018 285
Figura 105: Tempo de Atividade de Venda no Trem – 2018 288
Figuras 106 e 107: Jornada de Trabalho e Faturamento Diário – 2018 289
Figuras 108 e 109: Risco de Vender nos Vagões e Vezes que Ocorreram – 2018 290
Figura 110: Apreensões de Mercadorias – 2015 a 2018 291
Figura 111: Quantidade de Mercadorias Apreendidas – 2016 a 2018 292
Figuras 112 e 113: Sabem o Destino das Mercadorias e Conseguem se Organizar – 2018... 293
Figuras 114 e 115: Motivo de Venda no Trem e Apoio da População: 293
Figuras 116 e 117: Realizam Outras Atividades e Situação de Moradia – 2018 298
Figuras 118 e 119: Escolaridade e Esperam Sair da Condição – 2018 298
Figura 120: Linhas da CPTM que Costumam Vender – 2018 300
Figura 121: Quantidade e Local de Residência dos Marreteiros (Origem) – 2018 301
Figura 122: Favela de Heliópolis e Expansão Imobiliária no Entorno – 2018 311
Figura 123: Trabalhadoras Domésticas no Brasil – 2018 315
Figura 124: Expectativa de Vida – Média de Idade ao Morrer – 2017 331
Figura 125: Índice de Mobilidade e Tempo Médio de Deslocamento por Distritos – Município de São Paulo – 2017 338
Figura 126: Grupo Focal – Trabalhadoras do Jardim Conceição, Osasco – 2019 365
Figura 127: Grupo Focal – Trabalhadores Sintratel, Santa Cecília, São Paulo – 2018 365
Figura 128: Visita a CGS da EMTU – 2019 366
Figuras 129, 130, 131 e 132: Visita a Garagem da Empresa Urubupungá – 2019 366
Figuras 133 e 134: Visita a CCO da CPTM – 2017 367
Figuras 135, 136, 137, 138 e 139: Trens, Estações e Pátios da CPTM 368
Figuras 140, 141, 142, 143 e 144: Estação da Luz, Marreteiros e Lotação Trens – CPTM... 368
Figuras 145, 146, 147, 148 e 149: Estação Brás, Aglomeração, Mulheres, Sentados e Deitado 370
Figuras 150, 151, 152, 153 e 154: EMTU – Trólebus, Diesel e Terminais 371
Figuras 155, 156, 157, 158 e 159: Corredores, Terminal, Ônibus Hidrogênio e VLT 372
Figuras 160, 161, 162, 163 e 165: CPDOC Guaianás - Muro CPTM em Guaianases 373

Lista de Tabelas

Tabela 1: Mobilidade nas cidades com mais de 60 mil habitantes em 2011. 40
Tabela 2: Dados Globais RMSP: Evolução da População, Viagens e Frotas de Veículos. 41
Tabela 3: Empregos por Sub-Região RMSP 2007 e 2017 48
Tabela 4: Empregos por Setor de Atividade RMSP 2007 e 2017 49
Tabela 5: Evolução das Viagens Diárias por Modo Principal – 1997, 2007 e 2017 53
Tabela 6: Taxa de Emprego Formal por Dez Habitantes Participantes da PIA 67
Tabela 7: Funções, salário, moradia e tempo de deslocamentos entrevistados(as) – 2019 109
Tabela 8: Empresas Consorciadas EMTU Frota e Linhas Regulares Áreas 1, 2, 3, 4 155
Tabela 9: Empresas Permissionárias EMTU – Frota e Linhas Regulares – Área 5 161
Tabela 10: SIVIM – Plano de Extensão Viária em Três Metrópoles de São Paulo 165
Tabela 11: STM – Investimentos Transporte Metropolitano de São Paulo – 2007-2017 166
Tabela 12: Características Gerais: Passageiros e Frota Metrópoles – 2009 e 2018 167
Tabela 13: Resumo das Proposições do PITU e Recursos até 2025 169
Tabela 14: Produção de Autoveículos Montados e Faturamento Setor Automotivo 186
Tabela 15: Produção de Autoveículos Montados Por Tipo – 1957 a 2019 189
Tabela 16: Produção da Indústria Ferroviária – 1971 a 2019..... 190
Tabela 17: Malhas Ferroviária e Metroviária – 2019 193
Tabela 18: Empresas de Ônibus do Transporte Metropolitano em São Paulo – 2019 198

Sumário

Introdução 17

Capítulo 1: Condição socioespacial e segregação urbana: o tempo de deslocamento socialmente determinado 32

1.1. Condição socioespacial e segregação urbana da classe trabalhadora 32

1.2. Tempo de deslocamento e espaços diferenciados da segregação urbana 45

1.3. Espaços vividos e percebidos nos tempos de deslocamentos periféricos 57

1.4. Ideologia da circulação: custo e tempo do transporte na reprodução social 79

1.5. Trabalho, moradia e mobilidade precária: da segregação urbana ao tempo de deslocamento socialmente determinado 93

Capítulo 2: Urbanização rodoviarista, transporte e rotação do capital na circulação .. 111

2.1. Urbanização rodoviarista e sistemas de transporte metropolitano 113

2.2. CPTM: do subúrbio ferroviário à mobilidade rodoviária na periferia 125

2.3. EMTU: administração pública e monopólio privado do transporte na periferização . 144

2.4. Impasses do planejamento da EMTU/CPTM no tempo de rotação do capital 164

Capítulo 3: Transporte e valorização imobiliária: mobilidade do capital e do trabalho179

3.1. Indústria do transporte e transferência do valor da maquinaria para tarifa 180

3.2. Precarização e uberização da força de trabalho: a urgência da tarifa zero 204

3.3. Transporte e valorização imobiliária: acumulação e mobilidade do capital 225

3.4. Transporte e mobilidade do trabalho nos subúrbios e centro expandido 243

Capítulo 4: Reprodução social do trabalho na economia política da urbanização 262

4.1. Reprodução social e cotidiana da mobilidade perversa em São Paulo 264

4.2. A fantástica fábrica de marreteiros e o trabalho precário permanente 283

4.3. De Manchester a São Paulo por Engels: as condições de reprodução e vida da classe trabalhadora periférica 303

4.4. Divisão espacial do trabalho e estratificação social na economia política da urbanização 319

Conclusões 344

Referências Bibliográficas 352

Anexo Metodológico 365

Introdução

"Se a construção do futuro e a preparação para todos os tempos
não é problema nosso, tanto mais certo é o que temos que conseguir:
refiro-me à crítica, doa a quem doer, de tudo quanto existe,
doa a quem doer, no sentido, por exemplo, de que a crítica
não tem medo dos seus resultados e tampouco
dos conflitos com os poderes existentes"

Karl Marx

Como apreender determinadas condições sociais de vida? Nesta tese sobre a *condição socioespacial* da classe trabalhadora, investigamos e analisamos as relações de classes a partir de condições espaciais decorrentes de quatro determinações sociais, políticas e econômicas que incidem diretamente sobre o tempo de deslocamento dos trabalhadores e cria o avesso da mobilidade cotidiana: o cotidiano da mobilidade perversa. Primeiro, analisamos as segregações socioespacial, étnico-racial e urbana, ao evidenciar a dinâmica de mobilidade urbana a partir dessa tríplice segregação por classe, cor e área que se habita na metrópole. Segundo, desvelamos o processo de *urbanização rodoviarista* alicerçado no tripé industrial automobilístico, petrolífero e construção civil, para o qual o tempo de rotação do capital (tempo de produção e tempo de circulação) no setor de transporte está assentado e realiza-se mediante a expansão do sistema rodoviário predominante na urbanização. Em terceiro, analisamos a articulação entre valorização imobiliária e expansão dos sistemas de transportes, ao mostrar o nexo entre produção capitalista do espaço, estruturação urbana do transporte via planos estatais e valorização imobiliária como processo de acumulação ampliada do capital. Em quarto, mergulhamos na problemática da reprodução da força de trabalho por meio das condições de trabalho e moradia de marreteiros de trem e trabalhadoras domésticas e diaristas, ao evidenciar as contradições das relações de classes a partir da *condição socioespacial*.

A noção de *condição socioespacial* desenvolveu-se a partir de certas condições de vida e reprodução. Nos dicionários Aurélio e Globo, a palavra condição é definida como um substantivo feminino com alguns significados: 1) característica, aspecto ou essência que determina algo ou alguém: condição humana; condição financeira; 2) estado em que algo ou alguém se encontra: o carro está em boas condições; o doente está em péssimas condições; 3) classe social; 4) distinção: vê-se que é pessoa de condição; 5) caráter; 6) índole; 7) situação; 8) circunstâncias. Então, uma condição de vida advém do estado de coisas, situações e circunstâncias que decorre da classe social da qual o indivíduo faz parte, já que vivemos em uma sociedade dividida em diferentes classes sociais. Essa divisão é ponto de partida para explicar as desigualdades existentes entre as classes numa determinada formação social.

Nesse sentido, as condições de vida dos indivíduos de diferentes classes, na sociedade brasileira, perpassam diversas outras condições que parecem determinar sua vida cotidiana, tais como: econômicas (salário, renda, lucro, etc.); políticas (participação nas esferas de poder e decisão para influenciar as ações das políticas públicas e privadas para atender os seus interesses e suas necessidades); e sociais (moradia, transporte, saúde, educação, etc.). Porém, uma condição invisibilizada em pesquisas socioeconômicas, urbanas e sociológicas e que pode contribuir para entendimento e interpretação das diferentes camadas de condições das desigualdades sociais e urbanas existentes entre as classes sociais em nossa sociedade é a que designamos por *condição socioespacial*, que permite explicar, com maior profundidade, certas contradições urbanas que afligem o cotidiano a classe trabalhadora.

Cheguei à noção de *condição socioespacial* quando fiz intercâmbio acadêmico de três meses e meio na Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), onde fiz um breve estudo comparativo entre os sistemas de transporte das metrópoles de São Paulo e Cidade do México. Nesse intercâmbio, ao comparar duas megacidades com semelhanças e diferenças (mais semelhanças do que diferença), percebi, intuitivamente, que eu deveria tratar das condições espaciais dos indivíduos da classe trabalhadora, para, assim, entender os deslocamentos e o peso que o tempo de deslocamento tem na vida cotidiana dessas pessoas.

Após encontrar o fio condutor da tese no México e de retornar a São Paulo, tomei conhecimento da existência do livro "*A condição espacial*" da geógrafa Ana Fani A. Carlos, professora com quem tive a oportunidade de fazer, quando eu estava no mestrado, a disciplina ministrada por ela intitulada: "A cidade e o urbano nas obras de Henri Lefebvre", e que contribuiu para aprofundar minha formação. Ela apresenta uma definição importante para a noção de condição espacial ao dizer: "[...] Desse modo, estabeleceu-se um ponto de partida possível: o espaço, tal qual pode ser apreendido pela Geografia, num movimento dialético que o definiria como condição, meio e produto da ação humana" (Carlos, 2018: p. 09).

No desafio de fazer a mediação entre Sociologia Urbana, Sociologia do Trabalho e Geografia Urbana nesta tese, tal condição me pareceu ser um ponto de partida importante para caracterizar o que estou definindo por *condição socioespacial*, entendendo que a dinâmica do espaço e das relações de classes são dimensões ocultas nas análises sobre mobilidade social, mobilidade urbana e diferentes condições sócio-econômicas, dimensões fundamentais para entender a desigualdade urbana como desdobramento das condições dadas pelo espaço socialmente produzido e cotidianamente reproduzido nas ações das diferentes classes. Isso, na trajetória de minha pesquisa, tornou-se decisivo para, deste modo, entender o

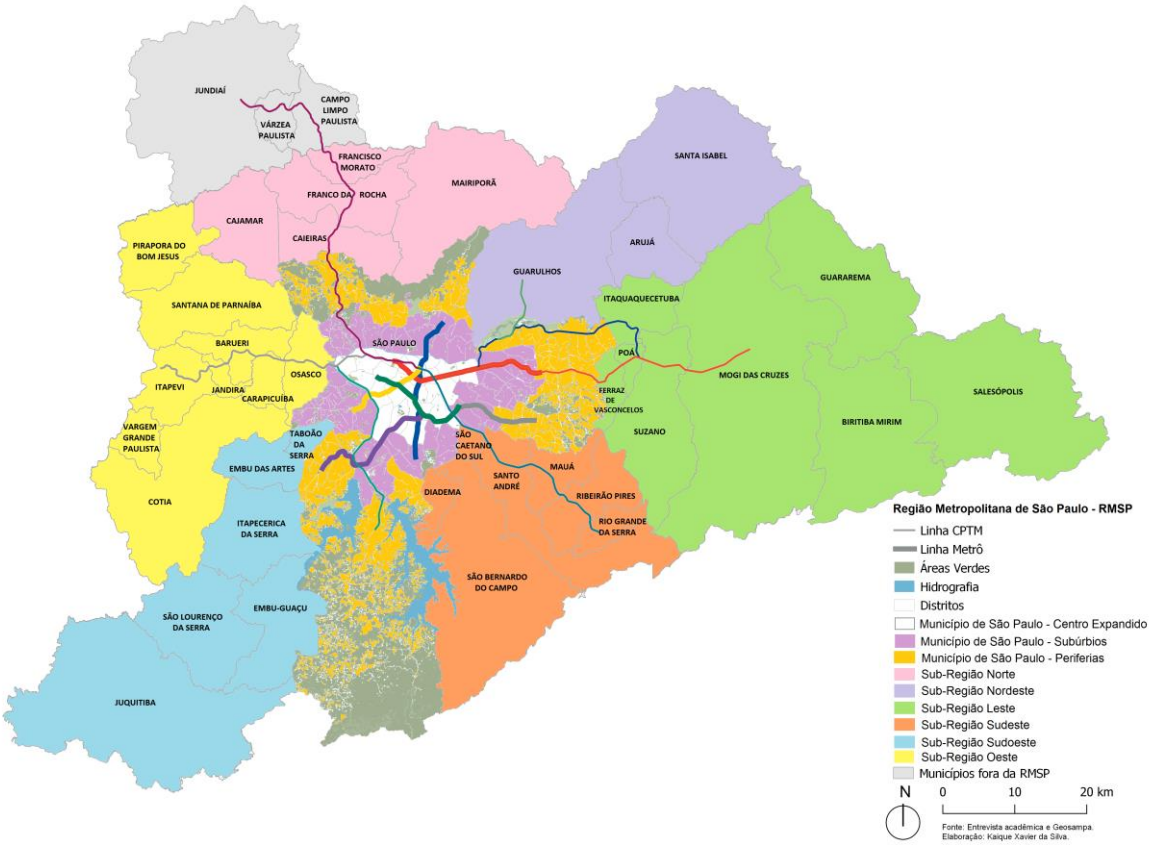
conjunto de determinações sociais, políticas e econômicas que incidem no tempo de deslocamento diário de trabalhadores que vivem nas periferias da metrópole de São Paulo.

O tempo de deslocamento, como resultado dos fluxos de indivíduos que circulam diariamente nas redes e sistemas de transportes (coletivo ou individual) disponíveis, mostra uma condição que é dada pela estrutura de mobilidade e rede de transporte desenvolvida e, no caso das metrópoles brasileiras, limitadas para a classe trabalhadora de baixa renda. A mobilidade urbana, que não se compreende em si representa as facilidades e dificuldades de acesso às localidades, expressa uma dinâmica de deslocamento que é definida pelos processos de produção e circulação do capital, na qual o trabalho está subsumido e sob condição de apêndice das forças produtivas desenvolvidas para circulação e realização do valor em movimento, o que demonstra um problema estrutural que incide diretamente na dinâmica das relações de classes. Sob tais condições, o tempo de deslocamento resultaria de determinações espaciais originadas nas segregações socioespacial, étnico-racial e urbana, uma tríade estrutural que separa as classes sociais, a população por "cor" ou "raça" e seus territórios, sendo uma de suas características centrais a separação entre a localização da moradia e a localização do emprego, contradições investigadas no estudo que esta tese apresenta.

Todavia, a *condição socioespacial* pode ser apreendida pressupondo as condições de trabalho, moradia e deslocamentos desse conjunto de trabalhadores precários e, em muitos casos, na condição de informalidade no trabalho. Nesta tese priorizamos a análise das condições de deslocamentos, fazendo mediações com as condições de trabalho e moradia. Por isso, as condições de trabalho, moradia e deslocamento articulam-se como um enlace contraditório entre as classes sociais por implicação na definição do tempo de deslocamento.

Nessa problemática urbana, a abordagem da *condição socioespacial* implicou na investigação de dados das Pesquisas Origem-Destino do Metrô de São Paulo (Pesquisa OD); da Prefeitura Municipal de São Paulo; da Secretaria de Transporte Metropolitano (STM) do Governo do Estado de São Paulo (GOVESP); no que diz respeito ao fluxo, padrão e diferença nos deslocamentos na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), território e espaço deste estudo. Agrupamos os dados por distritos das Zonas OD de 2017, no município de São Paulo e dos municípios da RMSP, e produzimos mapas de deslocamentos, ao delimitar territórios distintos entre as classes para mostrar os diferentes padrões existentes entre as periferias, os subúrbios, o centro expandido e as sub-regiões da metrópole, para, então, evidenciar suas diferenças que têm origem na divisão técnica e social do trabalho e que resultaria na divisão socioespacial do trabalho, haja vista que território, categoria de delimitação geográfica, é resultante aqui da dinâmica de produção espacial. Essa subdivisão pode ser vista na Figura 1:

Figura 1: RMSP – Periferias, Subúrbios, Centro Expandido e Sub-Regiões – 2020[1]



Fonte: Mapa base Kaique Xavier. Elaboração própria, Sandro Oliveira, 2020.

As periferias do município de São Paulo foram resultado de um processo de produção social do espaço, mediado pela separação entre as classes sociais em bairros e áreas urbanas, as quais trataremos adiante na análise deste estudo. Elas são territórios que reúnem múltiplas relações socioespaciais que podem ser visualizadas pela cor abóbora na Figura 1. A periferização – enquanto processo social e urbano de ocupação – pode ser caracterizada como uma *condição socioespacial* e lugar de reprodução da classe trabalhadora que reúne algumas características que contribuem para desvelar a desigualdade urbana existente na metrópole:

a. pelas condições de moradia e distância da periferia em relação aos centros geográficos da metrópole onde se concentram empregos, universidades e serviços (urbano);
b. pelas condições de trabalho e de mobilidade urbana no tempo de deslocamento que gera o cotidiano da mobilidade perversa (cotidiano);
c. pelas condições dos espaços vivido e percebido no lugar de reprodução e nos meios de transporte (solidariedade, conflitos, estudos, arte etc.) (espaço);

[1] A Figura 1 foi inspirada no mapa produzido pelo Movimento Cultural das Periferias (MCP) na criação e regulamentação da Lei de Fomento à Cultura das Periferias (Lei 16.496/2016), mapa que havia dividido o município de São Paulo em quatro áreas: Área 1, distritos com até 10% de domicílios com renda percapita de meio salário mínimo (SM) (centro expandido); Área 2, distritos entre 10,01 e 20% (periferia 1); Área 3, distritos com mais de 20% (periferia 2); e Área 4, distritos com características das áreas 2 e 3, mas que estão no centro.

Dessas características, que contribuem para alargar a noção de periferia na cidade e na metrópole pelas condições de deslocamentos, importante enfatizar que as periferias resultam de um processo social de produção e reprodução do espaço urbano consequente da "vitória" da especulação imobiliária e da renda da terra, local de moradia das camadas mais pobres e de baixa renda; da constituição de bairros nessa área a partir de loteamentos fracionados, autoconstrução e mutirões de moradias pelos próprios trabalhadores, além dos conjuntos habitacionais estatais, lugar onde se concentra a maior parte dos assentamentos precários como as favelas; e da precariedade de infraestrutura de saneamento, água, esgoto e transporte presente em bairros que nascem a cada nova expansão urbana de casas pequenas, ruas estreitas e mais de 20% de domicílios de renda per capita de ½ salário mínimo (SM). Mas, as periferias se tornaram o lugar de reprodução preponderante da classe trabalhadora, onde seus indivíduos apropriam-se do espaço vivido e o modificam constantemente, a partir de suas necessidades concretas no cotidiano e interagindo mutuamente, por meio de suas dificuldades ao construir laços vicinais de solidariedade. Além disso, as periferias ingressaram recentemente nos vetores de valorização imobiliária e eixos de desenvolvimento urbano, por meio da qual as ruas são pavimentadas, onde se expande a energia elétrica para a maioria, além do comércio local com salões de cabelereiro, bares, *lan houses*, lojas de materiais de construção, hipermercados, sistemas de transporte, etc., que dinamizam a reprodução da vida de quem habita o lugar, mas ainda com o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) menor do que os distritos dos subúrbios e Índice de Vulnerabilidade Social (IVS) maior também.

Diferente da periferização foi o processo anterior de suburbanização. Por esse motivo, resgatamos a categoria de subúrbio que caiu em desuso nos estudos urbanos, mas que contribuiu em nossa investigação para diferenciar esses territórios que, recentemente, têm sido ocupados majoritariamente pelas classes médias, entendendo tais camadas médias e altas como a expressão de profissionais liberais (advogados(as), arquitetos(as), médicos(as), etc.); professores universitários e funcionários públicos de alto escalão; pequenos burgueses (comerciantes, contadores, administradores); lugar onde há concentração maior das classes médias, porém, com 10 a 20% de domicílio com trabalhadores de renda per capita de ½ SM.

Referenciamo-nos em estudos de José de Souza Martins (1992; 2001) a respeito do subúrbio, para caracterizar o território que passou por transformações de sua forma urbana a partir da expansão e articulação dos setores imobiliário e financeiro com o sistema transporte. Por isso, vimos que a construção da ferrovia em São Paulo contribuiu para a estruturação urbana e proliferação do termo subúrbio, que nasceu no século XVIII e cuja origem designava os limites entre urbano e rural, mas que já era resultado da expansão urbana

colonial e, posteriormente, imperial, que se disseminou, a partir da segunda metade do século XIX no ciclo do café, por meio da ferrovia na insipiente industrialização da cidade e das vilas que nasciam nas imediações das estações. Desse modo, o subúrbio, que foi também o lugar da nascente classe operária no início da industrialização, foi caracterizado pelos loteamentos de terrenos para moradias operárias com lotes grandes, casas com quintais e um remanescente do rural permanecia no urbano: fruteiras, hortas, galinhas, jardins, entre outros[2]. Os subúrbios se apresentam na Figura 1 pela cor lilás e realizamos a análise de suas classes no Capítulo 3.

O centro expandido de São Paulo que, recentemente, incorporou antigos bairros suburbanos como Lapa, Brás e Belém, além do Tatuapé incluído nesta pesquisa, expressa a concentração de melhores condições de reprodução da metrópole. Local onde se concentram empregos, universidades, serviços, comércio e para onde se deslocam diariamente milhares de trabalhadores (as) das periferias e dos subúrbios. Nesse território há uma concentração maior das classes médias e dominantes, entendidas, nesta tese, por empregadores que estão acima da faixa de renda máxima. Há uma maior concentração do sistema metroferroviário (linhas de metrô e de trem); de corredores de ônibus; de sistema rodoviário representado por avenidas radiais e estruturais; além de serviços culturais, de lazer e esportivos nos distritos desse território. O centro expandido expressa, atualmente, o limite territorial semelhante à Cidade de Buenos Aires, Argentina, e maior que a Cidade de Paris, França, cidades que concentram também as classes médias e dominantes de suas respectivas sociedades. Sua faixa territorial verifica-se pela cor branca na Figura 1, com suas respectivas classes analisadas no Capítulo 3.

Na análise sobre as diferentes condições de trabalhadores em periferias, subúrbios e centro expandido tomamos por base o município de São Paulo, o que não significa que esta divisão socioespacial e territorial não ocorra também nos municípios da RMSP, porém, em menor escala. Então, os demais municípios estão divididos por sub-regiões: norte; nordeste; leste; sudeste; sudoeste; e oeste, tal como sugerem a Pesquisa OD e a Emplasa, divisão essa representada também na Figura 1 e em outras ao longo da tese.

Para além da questão territorial – já que território em si não define classe, mas resulta das relações de classes em meio à dinâmica socioespacial – partimos de algumas hipóteses como problemas orientadores da pesquisa que realizamos no sentido de construir a noção de *condição socioespacial*: 1) da relação direta entre trabalho precarizado, localização precária no espaço urbano e deslocamento precário na relação casa-trabalho na RMSP; 2) da metrópole paulistana estar organizada para as necessidades das classes dominantes e

[2] José de Souza Martins (2001: p. 78). Agradeço ao amigo Tiarajú D'Andrea pela indicação do subúrbio.

desorganizada para a classe trabalhadora; 3) da mobilidade do trabalho estar vinculada à mobilidade do capital, o que exige uma teoria das classes que considere a mobilidade urbana e os deslocamentos nas metrópoles, a partir das diferenças nas relações de classes e espaciais.

Para apreender experiências e vivências de trabalhadores (as) nos deslocamentos residência-trabalho, realizamos uma pesquisa qualitativa por meio de cinco grupos focais nas localidades de: Conjunto José Bonifácio, periferia leste; Santa Cecília e Sé, centro expandido; e Jaraguá, periferia noroeste, em São Paulo; e outro no Jardim Conceição, em Osasco, sub-região oeste. Entrevistamos trabalhadores (as) de categorias que fazem parte do trabalho precário com escolaridade média e baixa, a saber: 1) diaristas; 2) domésticas; 3) auxiliares de limpeza; 4) teleoperadores; e 5) pedreiros e ajudante. Com base no "fazer-se" da classe pela experiência de Edward Palmer Thompson (1997), formulamos um roteiro de perguntas para levantar as seguintes informações: sócio-econômicas; ocupacionais e profissionais; dinâmica de deslocamento; modais de transporte; relações, conflitos e solidariedade no transporte; passe livre e direito à cidade; e mudanças que esperam no transporte, no bairro e na cidade em que vivem. Os relatos dessas entrevistas aparecem distribuídos ao longo da tese.

Tivemos dificuldades para realizar outros grupos focais em empresas e locais de trabalho, por isso, realizamos apenas em dois locais: com trabalhadoras da limpeza no edifício da Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo, na Sé, onde a empresa de limpeza terceirizada Top Service presta serviço; e com operários no canteiro de obras da Associação dos Trabalhadores Sem Terra da Zona Oeste, no Jaraguá. Realizamos, também, um grupo com teleoperadores no Sindicato dos Trabalhadores em Telemarketing (Sintratel), na Santa Cecília; e os outros dois nos locais de residências de trabalhadoras domésticas e diaristas. Esses (as) trabalhadores (as) exercem o trabalho manual. Para ampliar a amostra, incluímos trabalhadores (as) que exercem o trabalho intelectual, mas que também vivenciam outras camadas de precariedade e habitam as periferias. Por isso, aplicamos nove questionários com as mesmas questões dos grupos focais para professores, pesquisadores e técnicos e, com isso, atingimos quarenta pessoas que habitam diversos distritos e lugares da metrópole. Avaliamos como significativas suas experiências particulares, mas entendendo que, dialeticamente, o universal está no particular, por isso, as experiências particulares que analisamos expressam os resultados da *condição socioespacial* geral de trabalhadores precários.

A experiência dos grupos focais permitiu um espaço de socialização das percepções e vivências dos participantes, além de servir como uma espécie de terapia coletiva dos dilemas e desafios encarados pelos usuários de transporte coletivo. Nesses momentos de grupos focais apareceram relatos do tipo "nunca parei para pensar nisso" ou "que bom poder

falar dessas questões". Os indivíduos sabem dos aspectos da condição de classe social em que vivem, mas dificilmente conversam com profundidade sobre elas no cotidiano, até porque a vida cotidiana no capitalismo impossibilita qualquer noção de profundidade na realidade vivida que só é reproduzida na automaticidade do dia a dia. Algumas das pessoas entrevistadas que se conhecem há muitos anos não sabiam desse cotidiano vivido no transporte e no trabalho pelo (a) outro (a), o que fez com que tomassem conhecimento de comportamentos e outras particularidades que não lhes permitiam enxergar suas causas. Isso criou empatia e aproximou ainda mais esses (as) trabalhadores (as).

Nesse sentido, o conhecimento da classe trabalhadora também advém da experiência vivida nos modais de transporte e deslocamentos, o que permitiria ampliar a noção de classe social a partir dos deslocamentos, já que o transporte cumpre uma mediação importante entre produção e reprodução social das classes na sociedade. Por isso, a tríade urbano, cotidiano e espaço é fundamental para ajudar a desvelar o conjunto de relações sociais por meio de experiências e condições de deslocamentos na metrópole de São Paulo. Entendemos o urbano como morfologia social e a cidade como morfologia material, tal como definiu Lefebvre (2008). Para o autor de "A revolução urbana", o capital se expandiu e subordinou tudo ao seu redor, inclusive o espaço, o que determina o cotidiano. Ele destacou a necessidade de mostrar o porquê de o capitalismo apossar-se do solo e, consequentemente, do espaço, para assim evidenciar a tendência de que o "imobiliário" teria se tornado central para a reprodução capitalista por se tratar de indústria nova, menos submetida aos entraves e dificuldades das indústrias fabris. Esse setor, o da construção civil, associado ao imobiliário e financeiro, apresenta uma função primordial na reprodução do capital: a luta contra a tendência à queda da taxa de lucro médio, evidenciada no setor fabril por Marx. Eis a questão da importância do imobiliário no urbano: o de regular a reprodução capitalista diante de suas contradições originárias em outros setores da indústria. A construção civil ainda proporciona lucros superiores à média, porque requer mais tempo de trabalho e, atualmente, está associada ao setor financeiro e da especulação imobiliária, ao produzir uma mais-valia extraordinária.

Com efeito, parece ser em meio ao processo de produção e circulação capitalista do espaço que se pode compreender a crise de mobilidade urbana com que nos defrontamos, sobretudo, para trabalhadores precários de baixa renda. Por isso, investigamos, também, o papel das empresas estatais Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU) na condição de estruturadoras do espaço urbano na metrópole, dentro do processo mais amplo de circulação e realização do capital, realização que tem sido mediada pelo tempo de rotação do capital (tempo de produção e

tempo de circulação). Tais empresas foram investigadas com profundidade, sob justificativa de que elas atendem a RMSP, enquanto a Companhia do Metropolitano (Metrô) atende somente o município de São Paulo: as linhas de trens da CPTM passaram a cumprir o papel de extensão das linhas de metrô, atendendo 19 munícipios das sub-regiões (mais três fora da RMSP) totalizando 273 quilômetros de malha ferroviária. A EMTU, por sua vez, possui os corredores ABD na sub-região sudeste; Guarulhos, sub-região nordeste; e Itapevi, sub-região oeste; e ainda projetos e construção de novos corredores para ampliar o transporte coletivo.

Então, investigamos a história, o funcionamento e a organização da CPTM e EMTU, além de pesquisar também as quarenta e três empresas de ônibus que realizam o transporte metropolitano sob o regime de concessão ou permissão gerido pela EMTU. A partir delas, realizamos um aprofundamento do estudo para entender os constantes aumentos da tarifa a partir de dois movimentos da acumulação do capital: o tempo de rotação do capital e a transferência de valor da maquinaria ônibus para a tarifa pública cobrada dos trabalhadores. Isso foi fundamental para apreender e explicar como o processo de circulação do capital é essencial para a realização do valor, e, no caso das empresas de ônibus, o seu tempo de rotação beira a 0, o que lhe confere uma condição de acumulação mais rápida e com demanda garantida: os milhões de passageiros que dependem do transporte diariamente.

Diante desse processo, não parece ser possível apreender a complexidade do movimento das relações de classes unicamente pela dimensão da mobilidade social, como defendem os teóricos da estratificação social tais como Maria Scalon (1999), José Pastore e Nelson Silva (2000), haja vista que a mobilidade do trabalho está vinculada à mobilidade do capital nos deslocamentos urbanos, o que implica a apreensão da dinâmica de mobilidade urbana entre as classes sociais. Nesse sentido, a expansão do sistema metroferroviário, por exemplo, que depende de investimento público a fundo perdido e de recursos para a manutenção do sistema, tem ficado para o segundo plano, já que a prioridade do GOVESP nas gestões do Partido Social Democrata Brasileiro (PSDB), nas duas últimas décadas, foi a construção do Rodoanel Mário Covas para circulação e realização de mercadorias produzidas pelo capital, o que torna morosa a expansão do sistema de transporte aos trabalhadores. Como já havia indicado Marx (2011a), “não se pode dar a uma classe sem tirar de outra”. Não por acaso, a maioria dos trabalhadores precários habitam as periferias da cidade e da metrópole, e vivenciam o que designamos por cotidiano da mobilidade perversa nos longos deslocamentos.

Na tradição marxista, a apreensão das classes sociais, às vezes, se restringiu à posição do indivíduo no processo produtivo (capitalista ou trabalhador assalariado), quando nas obras de Marx (2011a; 2013; 2014) está presente uma análise ampla das relações de

classes, a partir dos processos de trabalho e lutas políticas e econômicas. Por isso, as relações concretas que contribuem para a formação das classes sociais são apreendidas neste estudo a partir dos seguintes aspectos: 1º) as classes se *produzem* a partir da posição dos indivíduos no processo produtivo (relações de produção); 2º) as classes *constituem-se* em relação antagônica e contraditória com outras classes no processo de valorização do capital (relações de classes); 3º) as classes *consolidam-se* na ação política por seus interesses e na luta contra sua classe antagônica e/ou em alianças com outras classes (luta política e econômica). Os três momentos distintos e simultâneos permitem entender a relação contraditória entre as classes, por meio de relações de produção e forças produtivas (infraestrutura econômica) e determinadas formas de consciência social (superestrutura política, jurídica e ideológica). Propomos neste estudo a ampliação dessa noção das relações de classes como uma dimensão expandida desses três momentos a partir da seguinte condição relacional: as classes *reproduzem-se* por meio da *condição socioespacial* em que vivem no espaço e no tempo das cidades e metrópoles.

Com base nesses pressupostos, o custo de vida e reprodução da força de trabalho perpassa formas variadas em que se encontra o trabalho na metrópole de São Paulo, sobretudo, em suas condições socioespaciais, definidas aqui nesta tese. Por isso, resgatamos a noção de economia política da urbanização de Paul Singer (1975), que contribui para traduzir o papel da urbanização no processo de desenvolvimento capitalista no Brasil. Segundo o autor, a cidade sempre representou a sede do poder da classe dominante e sua origem confundiu-se com a origem da sociedade de classes. Nessa cidade das classes, a classe que domina está isolada espacialmente do restante da sociedade. Ela faz questão desse isolamento, porque pode especular sobre a "racionalidade" ou a "funcionalidade" da segregação urbana. Nesse processo de dominação, a cidade converteu-se em um modo de organização espacial que se expandiu com a aglomeração urbana e permitiu a ampliação da divisão do trabalho que, com a expansão da indústria e do transporte mecanizado, introduziu o custo do transporte e impedimento efetivo da expansão dos mercados e dificuldades para a classe dos trabalhadores. Ele destacou que a estrutura de classes concreta resulta da presença simultânea de diferentes modos de produção e, que cada modo de produção, produz o seu espaço, o que remete ao efeito sobre o desenvolvimento das forças produtivas ser tão ponderável que é ilícito se pensar numa "revolução urbana" em sentido análogo ao da revolução industrial, já que, na cidade, se concentra o excedente e a aglomeração populacional de um país.

As noções de economia política do espaço, de Lefebvre, e economia política da urbanização, de Singer, permitem incorporar a análise da produção do espaço por uma crítica da economia política do urbano. Essa forma de produção define-se pela cadeia produtiva da

construção civil no âmbito da produção habitacional e infraestrutura (ruas, avenidas, rodovias, etc.) e foi influenciada e contribuiu para criar as condições para a reestruturação produtiva do capital e, consequentemente, por diversas formas de distribuição dos rendimentos, circulação de materiais, valores, trabalho assalariado e consumo da força de trabalho, de materiais e do local produzido. A produção por construtora e incorporadoras, ao lado da produção estatal, em parceria com as empreiteiras, se destacam como formas de produção inseridas na lógica do setor imobiliário e na mediação do tripé terra, capital e trabalho. Em busca da valorização imobiliária através da produção do espaço, as construtoras e incorporadoras passaram a deter o poder de produção de boa parte das cidades e metrópoles e determinam a forma urbana a partir do desenho espacial que viabilize a reprodução do capital nas cidades.

A apropriação da renda da terra urbana, fundamental para o entendimento da urbanização, ocorre a partir da ação dos proprietários de terra que detêm o monopólio da terra pela propriedade, e sua renda está determinada pela diferença entre o valor de produção e o preço de mercado de imóveis que diferem em cada localização em decorrência da produção do espaço por construtoras ou pelo Estado. No entanto, depende da regulação estatal para se viabilizar mediante a construção de infraestrutura e vias de acesso.

De acordo com David Harvey (1982), o Estado capitalista garante a distribuição desigual do espaço produzido, por meio da ação de agentes diversos que permitem visualizar uma economia urbana: 1) Estado; 2) proprietários de terras; 3) incorporador; 4) capital financeiro; 5) corretores de imóveis; 6) usuários ou compradores. Em tais condições, a produção do espaço para o transporte público e vias de coletivos fica limitada diante da apropriação da renda da terra e "vitória" da especulação imobiliária por esses agentes diversos e diante do espaço produzido em outros ciclos de acumulação. Nesse sentido, a compreensão da problemática do transporte e da mobilidade urbana vincula-se à regulação e inserção do Estado capitalista, cuja característica é a de um estado classista que visa garantir as condições para a reprodução do capital e de si através dos recursos via impostos arrecadados.

Isso explicaria por que o GOVESP priorizou a construção do Rodoanel Mário Covas para circulação de mercadorias físicas e protelou, além de cancelar, a construção do monotrilho da linha 15 (Prata) do Metrô até a Cidade Tiradentes, que beneficiaria a classe trabalhadora do extremo da periferia leste e de outras áreas da Cidade de São Paulo. Para Alysson Mascaro (2013), o Estado assume a forma política classista da reprodução capitalista, aspecto que expõe os limites explicativos da teoria do Estado no direito e na ciência política de vertente empirista. A relação entre sua forma política com as instituições é contraditória e expressa a composição de aparelhos políticos e ideológicos em sentido amplo.

O Estado também fica com a atribuição de realizar o planejamento urbano, ao estabelecer leis e instrumentos urbanísticos de regulação do espaço e do território por meio de plano diretor, plano de habitação, plano de mobilidade urbana e fundos específicos para sua viabilização. Os planos de mobilidade urbana são de atribuição de cada município, e pretendem estabelecer diretrizes para as mudanças e regulação na circulação nas cidades. Há também o Plano Nacional de Mobilidade Urbana que, juntamente aos municipais e o Plano Integrado de Transportes Urbanos (PITU) em escala metropolitana, aparece como "solução" que pretende reverter o atual modelo de mobilidade urbana, com a pretensão de integração aos instrumentos de gestão urbanística. No entanto, na condição de instituição classista, o Estado assume a forma política e detém soberania relativa para viabilizar políticas públicas influenciadas por agentes detentores do poder de produção do espaço urbano, ao se deparar com os desequilíbrios na distribuição socioespacial das atividades produtivas e reprodutivas com as políticas de transporte e mobilidade urbana.

Com relação às políticas sobre mobilidade urbana, elas parecem não questionar as causas e determinações das necessidades dos deslocamentos no espaço urbano. Em um debate sobre a questão, Vera Telles (2006) analisou que, na face urbana das mudanças, a mobilidade social medida por referência aos deslocamentos na hierarquia das ocupações, funções e profissões é apenas um lado ou uma das dimensões do que ela definiu como "ciclo de integração urbana" (apud Gribaudi): deslocamentos espaciais, integração no mercado de trabalho urbano-industrial, acesso à moradia e aos serviços urbanos compuseram os eixos em torno dos quais esse movimento se realizou. Por isso, torna-se fundamental compreender as características da expansão urbana e de que maneira, por meio da produção e reprodução espacial das cidades, ela influencia a capacidade de mobilidade do capital e do trabalho.

A capacidade de movimentar os produtos definiria a mobilidade do capital sob a forma mercadoria, o que depende das relações de transporte modificadas pelos atributos das mercadorias – peso, tamanho, tempo de entrega, etc., o que mostra que produção e circulação estão indissociáveis. Isso foi analisado por Marx (2011b): "a condição espacial, o levar o produto ao mercado, faz parte do próprio processo de produção". Portanto, essa noção permite problematizar a lógica de organização do setor de transporte que vende a "mudança de localização" como seu produto, dimensão essencial para a compreensão das mobilidades de capital e trabalho e que influencia a luta entre as classes por meio do tempo de deslocamento.

Por isso, a mobilidade do capital é a chave para entender a mobilidade da força de trabalho em meio à "mudança de localização", o que exige investigar o setor de transportes no processo de circulação do capital. Nessa problemática, a mobilidade da força de trabalho

estaria vinculada à mobilidade da mercadoria em geral, que depende de investimentos e do fluxo de capitais em setores presentes nas metrópoles e cuja finalidade tem sido a da lucratividade. Ademais, a condição de o principal motivo de deslocamento ser por causa do trabalho exige compreender a centralidade do trabalho na sociedade e de como os trabalhadores são reduzidos à mera força de trabalho, inclusive na circulação sob mobilidade precária e restrita que exerce poder sobre as condições de reprodução da classe trabalhadora.

Nesse sentido, o trajeto da presente tese foi organizado em quatro capítulos para expor não só o movimento das contradições, o conjunto de relações sociais e de classes desde as periferias, subúrbios, centro expandido e sub-regiões, mas também as experiências e vivências de trabalhadores (as) no transporte diante dos longos tempos de deslocamentos que ultrapassam a recomendação de urbanistas de que a mobilidade cotidiana é até, no máximo, de 45 minutos de deslocamento, o que os fazem viver o que chamamos de cotidiano da mobilidade perversa, já que seu tempo é expropriado no processo de trabalho e espoliado no processo de circulação, um tempo de deslocamento que se converteu em extensão da jornada de trabalho e dificulta aos trabalhadores de até se organizarem politicamente.

Então, no Capítulo 1 "*Condição socioespacial e segregação urbana: o tempo de deslocamento socialmente determinado*" partimos da reflexão: "tempo não é dinheiro, tempo é o tecido da vida", ao caracterizar o deslocamento e a *condição socioespacial* da classe trabalhadora, por meio da tríade das segregações socioespacial, étnico-racial e urbana, enfatizando diferenças de classes, étnico-raciais e sócio-territoriais mediante as referências de Flávio Villaça (1998; 2012), que mostrou como essa segregação é a manifestação espacial-urbana das desigualdades políticas, econômicas e ideológicas, ao concluir que classes diferentes têm espaços diferentes. Por isso, as classes médias altas e dominantes concentram-se no quadrante sudoeste, interior do centro expandido e parte dos subúrbios oeste e sul, área urbana da metrópole que se diferencia das demais áreas de subúrbios, periferias e sub-regiões onde se concentra a classe trabalhadora de baixa e baixíssima renda. Vimos como os sistemas viários (metrô, trem, rodovia) são os responsáveis mais diretos pela produção da segregação na metrópole. Com isso, percebemos que o tempo de deslocamento é resultado do espaço produzido com base na segregação e desigualdade urbana, o que resulta num tipo de cotidiano da mobilidade perversa por meio do desenho espacial; da práxis cotidiana; e das relações de classes especializadas; analisadas pela experiência de entrevistados(as) em grupos focais. Ademais, a *condição socioespacial* da classe trabalhadora resulta das determinações oriundas das *condições de moradia, trabalho e deslocamento*, sendo esta última determinada pelas duas primeiras e que contribui na apreensão das condições de mobilidade precária e restrita.

No Capítulo 2 "*Urbanização rodoviarista, transporte e rotação do capital na circulação*", realizamos análise da noção de urbanização mediante a pergunta orientadora: qual a origem da crise de mobilidade urbana que afeta a maior parte da classe trabalhadora periférica? O transporte de partida é um problema coletivo no processo de socialização da sociedade e, por isso, *a condição socioespacial*, que tem origem também na herança colonial e escravista mediada pela condição de dependência da economia que gerou a superexploração do trabalho e a espoliação urbana, se desenvolve a partir da *urbanização rodoviarista* que se baseia no tripé industrial automobilístico, petroleiro e construção civil, cuja origem de expansão data da década de 1930 intensificada no final dos anos 1950, período em que o Estado brasileiro assumiu o principal papel de agente do planejamento, com investimento no modal rodoviário, manutenção e sucateamento do ferroviário que gerou o crescimento do transporte individual. Ademais, analisamos o papel das ferrovias e CPTM na estruturação do espaço urbano e proliferação do subúrbio e subcentros regionais; a opção das classes dominantes via Estado pelo modelo rodoviarista que contribuiu, via tripé industrial que lhe sustenta, para a periferização das cidades e metrópole; os conflitos e quebra-quebra originados com a precariedade dos trens nas décadas de 1970-80; o histórico da EMTU na gestão e operação de ônibus; a distribuição e atuação das 43 empresas de ônibus do transporte metropolitano e os "barões do transporte" e seu monopólio espacial da circulação; e os limites do planejamento de transportes mediante o tempo de rotação do capital no processo de acumulação via transporte coletivo, que se desdobra na impossibilidade do urbano para todos.

Por sua vez, no Capítulo 3 "*Transporte e valorização imobiliária: mobilidade do capital e do trabalho*" analisamos a cadeia produtiva do transporte que se inicia na indústria automobilística e ferroviária, origem da transferência de valor da maquinaria ônibus e/ou trem para o preço da tarifa. A apreensão do movimento do capital na produção passando pela circulação permitiu ver como o valor valoriza-se na indústria do transporte, por meio da articulação entre setores imobiliário, financeiro e transporte, por uma transferência de valor relativamente rápida para realização da acumulação dessas frações do capital. Examinamos o espaço de circulação a partir da indústria nacional e transnacional de produção de veículos automotores, dos sistemas rodoviários e ferroviários produzidos e os lançamentos imobiliários articulados a expansão dos transportes. Disso resultou a dependência de trabalhadores do transporte motorizado mediante suas necessidades de deslocamento entre localizações. Então, verificamos o custo da tarifa aos trabalhadores a partir de dados da SPTrans e das condições de entrevistados e habitantes dos subúrbios e centro expandido, localizações onde as classes médias são majoritárias, com o padrão de deslocamento mais amplo que das periferias, e

analisamos como a acumulação tem requerido cada vez mais que o capital se desloque para a produção de meios de transporte, ao verificar as condições de trabalhadores, classes média e dominantes nos subúrbios e centro expandido de São Paulo por meio de ajustes espaciais do capital e *desajuste* espacial entre mercados de trabalho e terra para os trabalhadores.

No Capítulo 4 "*Reprodução social do trabalho na economia política da urbanização*", para analisar as diferentes condições entre as classes retomamos os estudos de autoras feministas como Cinzia Arruzza (2016), Ângela Davis (2016) e Silvia Federici (2018) que avançaram na interpretação da reprodução a partir do gênero, para entender a *condição socioespacial* mediante as fronteiras no interior da reprodução social das diferentes classes. Com efeito, as relações espaciais no transporte coletivo, sobretudo, em trens e metrô, permitiram a *condição socioespacial* para a venda de produtos por vendedores ambulantes (marreteiros de trem), que estão entre trabalhadores precarizados, que dispõem da vantagem espacial da circulação por se ocultarem da fiscalização e se camuflarem entre os demais passageiros do transporte. A atividade desses marreteiros se configura como trabalho abstrato virtual e informal que, de provisório, tem se tornado permanente, ao evidenciar a transitoriedade do trabalho precário no urbano. Voltamos até Manchester via Engels (2010) para interpretar as condições de moradia de trabalhadores da São Paulo do início do século XX, ao apreender o contexto de vilas operárias e favelas e as condições de reprodução que configuraram espaços diferenciados como fator de desigualdade de classes no deslocamento, momento em que analisamos um caso de uma trabalhadora doméstica e sua trajetória de ocupações de moradia até se fixar no Jardim Conceição, em Osasco.

Por fim, analisamos as experiências relatadas com o tempo de deslocamento no transporte dos participantes dos grupos focais, que evidenciam o fazer-se da classe trabalhadora em seu cotidiano por meio das estratégias e dificuldades de deslocamentos. De conversas mediadas por histórias da Bíblia e relacionamentos amorosos no transporte, vimos que o cotidiano dessa sociedade produtora de mercadoria e do consumo dirigido mostra a amplitude das relações além dos índices das bolsas de valores, da abstração do valor de troca e da burocracia estatal, com histórias de afetos de quem acordou com "um bolo no colo", de solidariedade profissional, paqueras, conflitos e extrema precariedade nos deslocamentos. Se a senzala se converteu em favela como espaço de moradia da população negra e pobre, o navio negreiro do passado tornou-se ônibus e trem do presente para a circulação precária da classe trabalhadora por meio de precarização cada vez maior de suas condições de trabalho e reprodução social da vida.

Capítulo 1
Condição socioespacial e segregação urbana: o tempo de deslocamento socialmente determinado

"Tempo não tem,
Filho pra criar menino não viu crescer
Tempo foi só pra trabalhar
Beijo nas mãos
Mas um tchau até a noite o dia dói
Tempo faltou para abraçar
Querer suar
De correr na rua onde a pipa cai
Jogar bola, carrinho, carinho demais
Construir mil castelos de areia e de sonho
Querer cansar
De sorrir, brincar, depois se lambuzar
E depois da preguiça poder te ninar
Mas...
Tempo não tem"

Tempo não tem
Tita Reis

1.1. Condição socioespacial e segregação urbana da classe trabalhadora

"Tempo não é dinheiro, tempo é o tecido da nossa vida"[3], mas esse tecido da vida, tal como a canção na epígrafe, expressa as relações sociais as quais não tem sido vividas em sua intensidade de tempo e espaço por parte da classe trabalhadora habitante das periferias da metrópole de São Paulo. Parte do tempo de vida é consumida em extensas jornadas de trabalho com o desenvolvimento do modo de produção capitalista para a realização dos ciclos de acumulação do capital que se ampliou, durante o século XX e início do século XXI, para o tempo de deslocamento do trabalhador no processo de circulação do capital, aspectos oriundos da crise de mobilidade urbana nessa metrópole desigual e segregada.

Diante de tal condição, um dos problemas fundamentais sobre a vida nas megacidades em países dependentes relaciona-se ao transporte cotidiano de trabalhadores, mercadorias e serviços. Ao analisarmos o processo de urbanização da sociedade para compreender o transporte e como o tempo de deslocamento tornou-se determinado pelo espaço, partimos da caracterização do que designamos por *condição socioespacial* da classe trabalhadora, isto é, o deslocamento cotidiano pelas cidades e metrópoles tem sido determinado pela classe social dos habitantes, o que significa dizer que a desigualdade social

[3] Exposição do Sociólogo e crítico literário Antônio Cândido na inauguração em 2006 da Biblioteca da Escola Nacional Florestan Fernandes do Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra. Ver em: <https://www.cartamaior.com.br/?/Editoria/Movimentos-Sociais/Antonio-Candido-inaugura-biblioteca-do-MST-e-fala-da-forca-da-instrucao/2/11075 > Acessado em 19/09/2019.

e espacial expressa a segregação urbana que marca estruturalmente a vida social nas megacidades brasileiras, condição espacial que incide diretamente nas condições de vida.

Por isso, a *condição socioespacial* da classe trabalhadora se pretende conceito explicativo da realidade contraditória de nossa sociedade para analisar o processo de produção e reprodução do espaço decorrente de quatro determinações fundamentais analisadas aqui: 1) a *segregação socioespacial, étnico-racial e urbana* oriunda da aglomeração dos trabalhadores pelo movimento do capital e sua reprodução social específica em espaços diferenciados, que mostram as desigualdades entre as classes por meio da segregação de localizações produzidas e dos tempos de deslocamentos, do mercado de trabalho, que define as localizações dos empregos por meio do regime de acumulação; 2) a *urbanização rodoviarista*, que expressa a produção geral de um modo de circulação e acumulação cujo tempo de rotação do capital é fundamental para sua compreensão; 3) o *transporte e a valorização imobiliária* por meios do mercado de terras e imóveis que tem na questão espacial o fator de aumento da segregação na expansão dos vetores de valorização, nos sistemas de transportes e tipos de viários como causa e expressão das desigualdades tanto da produção como da circulação de mercadorias; na atuação do Estado, como indutor da produção de espaço que garante a distribuição desigual das classes no espaço produzido; e 4) a *reprodução social do trabalho* na economia política da urbanização, que permite entender a *condição socioespacial* mediante as fronteiras no interior da reprodução social das diferentes classes. Por isso, o transporte é entendido aqui como mediação importante entre produção de valor e reprodução social, cuja dinâmica entre a rede de transportes (fixo) e deslocamentos (fluxos) é essencial para entender o problema. Nesse sentido, quais seriam as consequências dessas determinações da economia política na segregação urbana da classe trabalhadora para caracterizar a *condição socioespacial*?

Para responder tal questão, este estudo parte da RMSP para apreender, localizar e explicar as determinações oriundas do processo de acumulação e circulação ampliada de capital na indústria de transporte, que tem na divisão social do trabalho a base explicativa da divisão socioespacial das diferentes classes. A segregação entre localização de empregos e moradias transformou o sistema de transporte e os deslocamentos em condições fundamentais para se compreender a formação da classe trabalhadora que habita a periferia dessa metrópole.

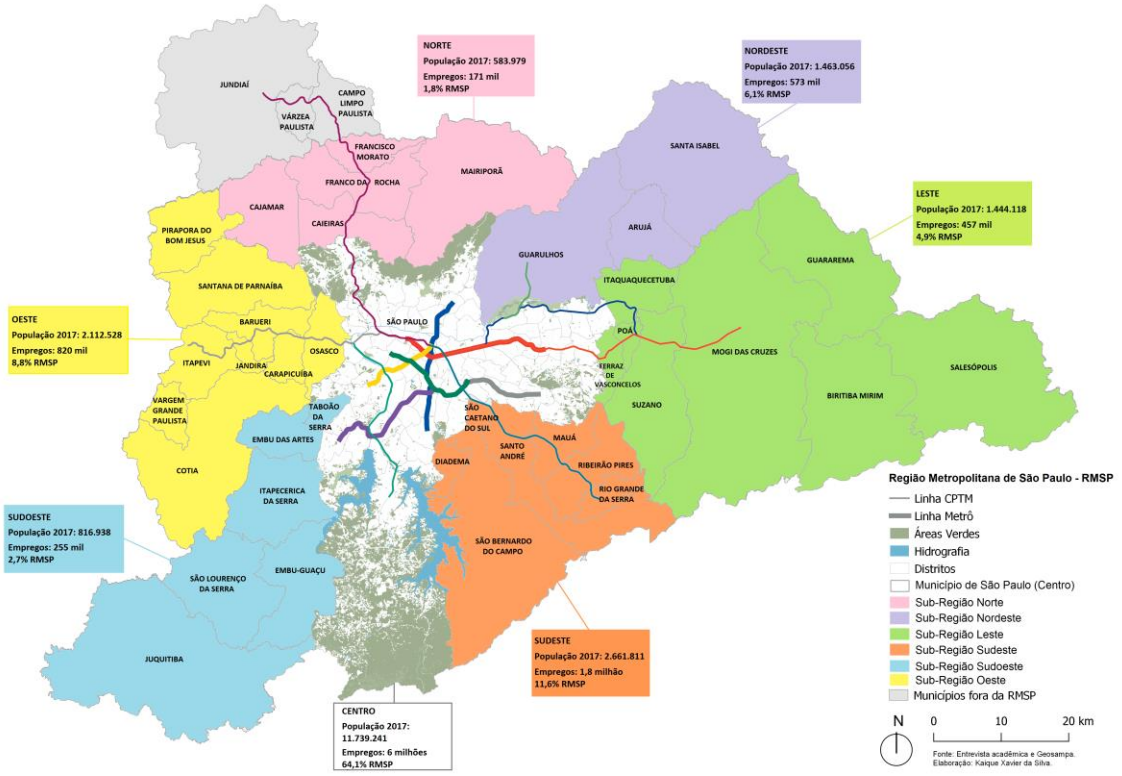
A segregação urbana, enquanto expressão da desigualdade social, mostra-se como um fenômeno típico de processos da formação socioespacial e ponto de partida da análise por serem igualmente determinadas pelo caráter dependente da economia e pela perversa herança colonial e escravista de nossa sociedade. A segregação revela as desigualdades de condições no espaço produzido e de como o espaço adquiriu importância para a reprodução das relações

sociais de produção capitalista, tal como analisou Henri Lefebvre (1973) que mostrou a especificidade de não ser apenas o resultado das relações e práticas sociais, mas a reprodução das diferentes classes sociais numa luta por um lugar na urbe. O espaço, na definição de Ana Fani A. Carlos (2018), remete a uma realidade prática que se constitui na história enquanto "condição, meio e produto da reprodução social". Não por acaso que a apreensão da dinâmica do espaço refere-se à compreensão da segregação urbana, estudada no Brasil por autores como Flávio Villaça (1998; 2012), Tiarajú D'Andrea (2008; 2013; 2019), Ermínia Maricato (1982, 1996; 2015), Raquel Rolnik (1990; 2015), Eduardo Vasconcellos (1999; 2001; 2005; 2013; 2014), Mariana Fix (2007; 2012), Milton Santos (1990; 1994; 2000), Paul Singer (1975), Eduardo Marques (2018) e Arlete Rodrigues (1990; 2009) que mostram dimensões que permitem o entendimento de processos ocultos nas formas urbanas como se manifestam.

Flávio Villaça (1998; 2012) aprofundou a análise da segregação urbana para além da descrição e propôs abordá-la como a mais importante manifestação espacial da desigualdade que impera em nossa sociedade. A segregação urbana, em São Paulo, se verifica na expansão do vetor de valorização sudoeste da cidade que dispõe das melhores condições de infraestrutura viária e de transporte, equipamentos públicos e privados, empregos, comércio, serviços e etc., área que concentra as camadas de mais alta renda, com investimentos públicos e privados concentrados para a melhor circulação dessas classes para atender seus interesses, mas também onde se concentram as sedes dos poderes econômicos e políticos da sociedade (Palácio dos Bandeirantes e Setor Financeiro). A segregação vincula-se à produção da desigualdade e ao processo de dominação social, pois ao criar espaços geográficos diferenciados por classes sociais, ela acarreta distintas formas de produção, reprodução e circulação. O estudo dessa segregação, a partir das camadas de mais alta renda em oposição às camadas de mais baixa renda por região da cidade, permite a compreensão das determinações oriundas das relações de classes mediante três articulações destacadas por Villaça:

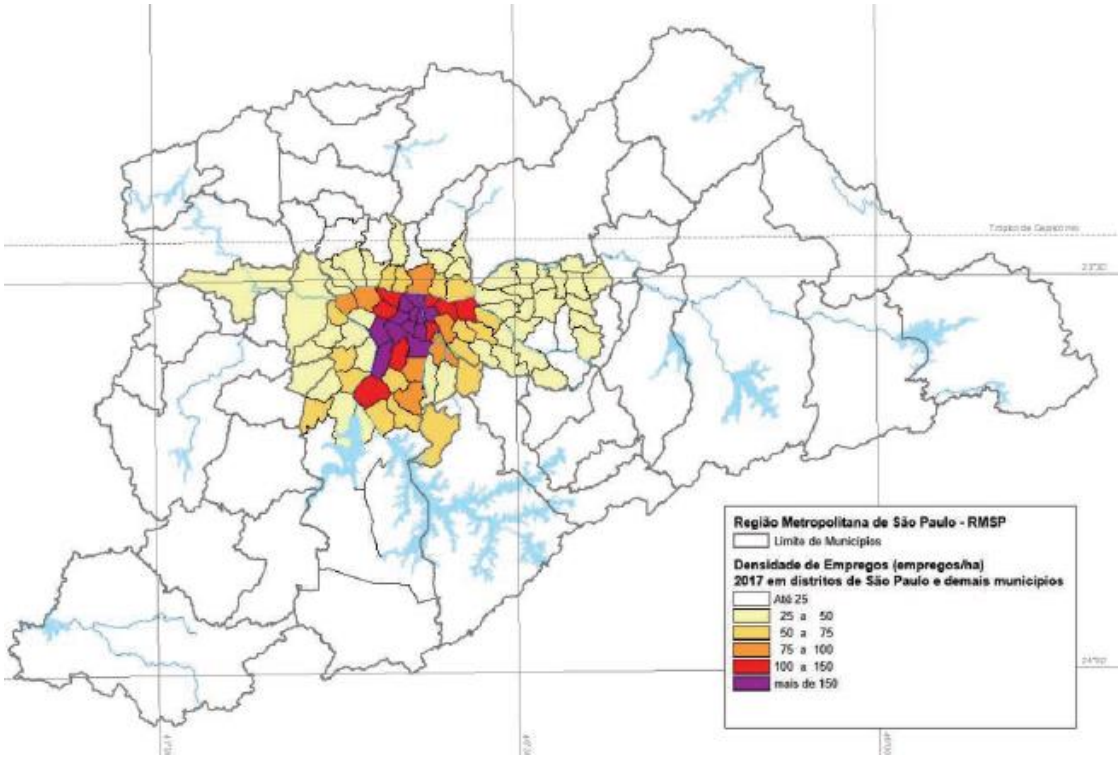
> 1) *Com os aspectos políticos*: por meio da legislação urbanística, da atuação do Estado, especialmente sobre o sistema de transportes [...] ou da localização dos aparelhos do Estado. O Quadrante Sudoeste, enfatizado antes, é privilegiado tanto por esse sistema como por essas localizações;
> 2) *Com os aspectos econômicos*: especialmente por meio do mercado da terra, da formação dos preços da terra e pela atividade imobiliária. Essas são muito mais dinâmicas no Quadrante Sudoeste, e a terra ali tem preço alto (outras coisas sendo iguais). Basta olhar os cadernos de imóveis dos principais jornais de qualquer metrópole brasileira para ver a concentração da atividade imobiliária nas respectivas áreas de concentração das camadas de mais alta renda;
> 3) *Com processos ideológicos*, por meio dos quais a classe dominante produz e difunde ideias que visam esconder os processos reais de produção do espaço urbano desigual, que não é necessariamente centro *versus* periferia. (Villaça, 2012: p. 59).

Figura 2: RMSP por Sub-Regiões – População e Emprego – 2017



Fonte: Elaboração própria 2020.

Figura 3: Concentração de Empregos – Centro Expandido e Quadrante Sudoeste – 2017



Fonte: Metrô-Pesquisa OD 2017.

Ao analisar o quadrante sudoeste[4], percebemos não apenas as três características da segregação urbana apontadas por Villaça, mas também a maior concentração de empregos tanto dos mais pobres e como dos mais ricos que lhe transformou em localização privilegiada do setor terciário (serviço e comércio) da economia na metrópole, como se pode observar nas Figuras 2 e 3. A desigualdade na distribuição e concentração dos empregos por distritos ou região é responsável pelos massivos deslocamentos diários de trabalhadores de suas habitações para o trabalho. No entanto, a questão a ser levantada é a seguinte: em que condições esse contingente de trabalhadores se desloca diariamente para seus postos de empregos? Essa lógica da (des)ordem urbana para os trabalhadores relaciona-se à localização dos setores secundário (indústria) e terciário (serviço e comércio) com a segregação residencial dos mais pobres desses locais empregos, compras e serviços, o que evidencia a cisão entre trabalho (produção) e moradia (reprodução). Então, o espaço urbano também precisa ser considero nessa tríade.

Consequentemente, em São Paulo, a segregação urbana é vivida na pele cotidianamente por maior parte da classe trabalhadora que habita suas periferias e necessita, diariamente, deslocar-se longas distâncias de sua moradia para os locais de trabalho, educação, lazer e serviços, o oposto das classes dominantes que vivem no quadrante sudoeste. Esse não é um problema só das periferias urbanas e dos mais pobres, já que o processo de reestruturação produtiva modificou a circulação de trabalhadores que foi redefinida pela fragmentação das unidades de produção e o aumento do setor de serviços que realocou os fluxos da força de trabalho na metrópole. Com isso, a metamorfose dessa realidade aparece no senso comum como algo dado pela "natureza", e não é vista como problema em decorrência da ideologia dominante que oculta os processos que geram essa desigualdade social, resultado de uma forma urbana de dominação de classes exercida pelos capitalistas sobre os trabalhadores periféricos. Um trabalhador que vive no distrito do Lajeado, extremo leste da periferia de São Paulo, e necessita chegar ao trabalho no distrito de Itaim Bibi, na Zona Sul, ao utilizar transporte coletivo, vai dispender mais tempo e recursos nos modais ônibus, trem e metrô para cumprir sua jornada de trabalho nessa localidade. Esse tempo de deslocamento não é visto como parte do trabalho nessa urbanização desigual em transformação, e esse trabalhador não tem a mesma condição socioespacial que um trabalhador ou um pequeno

[4] O Quadrante sudoeste de São Paulo, onde se concentra a maior parte da pequena-burguesia, da classe média e da burguesia, é a área onde se concentram oportunidades e benefícios da vida urbana. O quadrante vai desde a Avenida Paulista a Santo Amaro, se estende pelos bairros dos Jardins até o Morumbi, e concentra a maior taxa de motorização e tem o sistema viário mais desenvolvido da cidade, ao reunir a maior concentração de avenidas e vias expressas. (Rolnik, Kowarick & Somekh, 1990: 149).

proprietário que mora na Vila Madalena e trabalha em Pinheiros Zona Oeste, ou mesmo um capitalista que mora no Morumbi e vai para sua empresa no distrito de Itaim Bibi. São as bases dessas diferenças e contradições fundamentais que analisamos nesta tese.

A forma urbana da RMSP está calcada numa tripla dimensão da segregação: socioespacial, étnico-racial e urbana. Socioespacial refere-se à segregação que se materializa ao nível do bairro e do distrito numa escala do lugar, mas como expressão do movimento geral das contradições da circulação do capital e separação entre classes e etnias. Na periferia há segregação socioespacial, como igualmente nos bairros do centro expandido e mesmo do quadrante sudoeste. Por isso, entendemos que a segregação socioespacial é a manifestação do universal no particular reveladora do movimento das contradições sociais, por ser resultado do processo de produção e circulação mais geral do capital e da distribuição das classes sociais, ao passo que ela se verifica no território local e mostra a divisão de classes existente na sociedade materializada nos espaços produzidos, seja no ambiente habitado, seja na presença ou ausência de equipamentos de educação, saúde, cultural, e etc., como na concentração de empregos e melhores indicadores de desenvolvimento humano e social. A foto a seguir representa uma síntese desse tipo de segregação socioespacial e de sua contradição espacial:

Figura 4: Segregação Socioespacial em Paraisópolis, Distrito de Vila Andrade – 2004



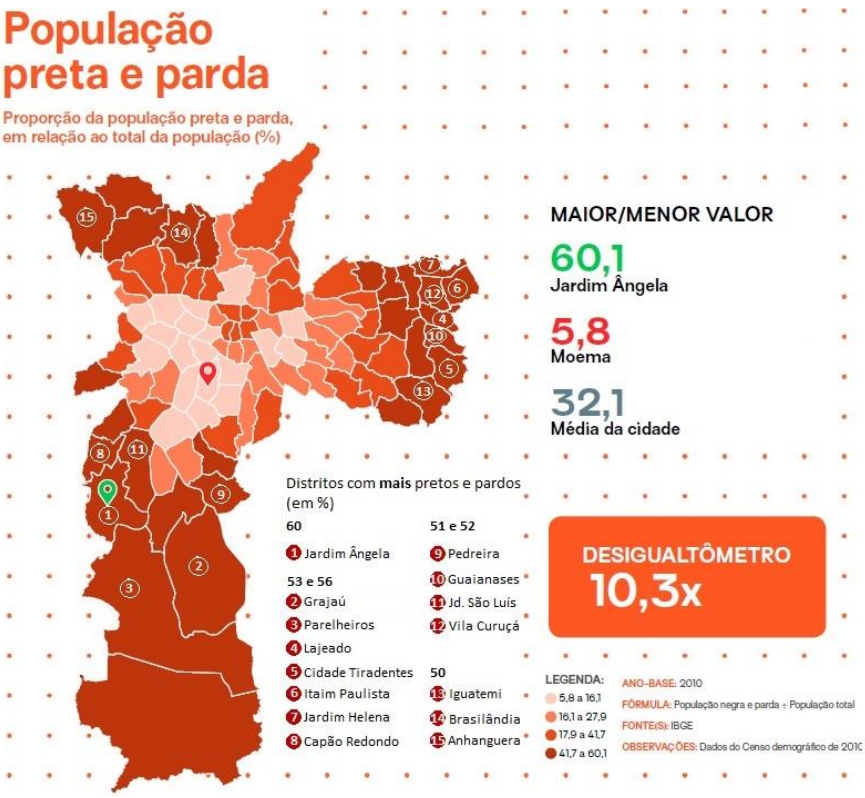
Fonte: Foto de Tuca Vieira, 2004.

Como se vê na imagem, a favela e o condomínio de alto padrão em Paraisópolis ocupam o mesmo território no bairro, separados por espaços distintos resultado de relações de

classes materializadas física, mental e socialmente. Essa separação entre as classes se objetiva no espaço físico, mas é resultado de processos econômicos, políticos e ideológicos das classes que dominam em relação às classes dominadas na produção do espaço urbano. Tão perto nesse território, mas tão distantes no espaço social, essas classes mantêm relações por meio do trabalho e da circulação de mercadoria: muitos moradores da favela exercem os trabalhos nas funções de jardineiros, domésticas, diaristas, motoristas, etc., para os moradores do condomínio que, por sua vez, pagam pelos serviços de reprodução que não realizam em decorrência da divisão do trabalho. Esse é um dos motivos pelo qual a favela é funcional para as classes que dominam a sociedade e a cidade, ao passo que mantém os salários desses trabalhadores rebaixados.

A segregação étnico-racial se assemelha à segregação socioespacial pelo fato de que onde vivem os trabalhadores mais explorados e pobres da metrópole em sua maioria são representados pela população negra (pretos e pardos) que constituem a classe trabalhadora. Na Favela de Paraisópolis e distritos periféricos, a presença de negros é maior do que nos distritos das classes média e dominantes como mostra o mapa racial:

Figura 5: Mapa de Concentração da População Negra na Cidade de São Paulo



Fonte: Mapa da Desigualdade 2019, Rede Nossa São Paulo.

A população negra (preta e parda) concentra-se nas periferias da cidade em locais com menor oportunidade de emprego e maior precariedade de transporte, moradia e trabalho.

O Jardim Ângela tem a maior concentração, 60,1%, seguido por Grajaú, 56,8%, e Parelheiros, 56,6%, sendo os três primeiros na Zona Sul. Do quarto ao sexto na Zona Leste: Lajeado, 56,1%, Cidades Tiradentes, 56%, e Itaim Paulista, 54,7%.

Por sua vez, a segregação urbana se vê em escala mais ampla como expressão da segregação socioespacial e étnico-racial, mas com uma diferença: ela se verifica no nível da diferenciação entre regiões da cidade ou mesmo da metrópole e expressa um padrão de urbanização e da desigualdade da sociedade no âmbito do urbano. Não é por uma aleatoriedade da vida que as melhores condições urbanas de infraestrutura viária e de transporte, de serviços, comércio, empregos, e etc., se concentram no quadrante sudoeste da cidade, que representa a centralidade urbana da metrópole de São Paulo e lugar de habitação e negócios das classes médias e dominantes. Portanto, a dominação de classes pela produção do espaço amplia as formas de acumulação do capital mediada pela desigual distribuição das vantagens e desvantagens desse espaço produzido, o que remete a considerar, tal como analisado por Villaça (2012: 61), que a segregação por região permite a compreensão da estrutura urbana e de classes a partir da segregação das residências dos mais ricos (e, por oposição, das dos mais pobres), com a segregação dos seus locais de emprego e serviços e com a dominação por meio do espaço urbano.

Os processos de segregação socioespacial, étnico-racial e urbana têm como sujeito num polo da relação as classes dominantes, que vão determinar a produção dos sistemas viários como as maiores responsáveis pela produção de localizações privilegiadas para si e precarizadas para o outro polo – a classe trabalhadora – na metrópole. Essa produção de viário e transporte expõe as necessidades de circulação de mercadorias e, entre elas, a única capaz de produzir valor: a força de trabalho. Para Marx (2013), o valor expressa uma determinada quantidade de trabalho abstrato, e a força de trabalho é fundamental por representar o trabalho vivo na produção, ao passo que ela teve seu trabalho reduzido à forma salário e é consumida e explorada como fator de produção e expropriação do mais-valor (trabalho excedente) pelo capital no processo de valorização. O capital se concentra em determinadas regiões para garantir as condições de produção e circulação da mercadoria e realização do mais-valor produzido e, para isso, busca localizações com infraestrutura viária e transporte que facilite sua circulação para a realização desse valor produzido. É nessa problemática do processo de acumulação do capital e da segregação urbana, socioespacial e étnico-racial que podemos entender e apreender os sistemas viários e a mobilidade urbana na metrópole de São Paulo.

Esse espaço urbano segregado determina o tempo de deslocamento e condiciona as relações de classes que se reproduzem cotidianamente pelas relações de produção e

circulação na expansão tanto do capital como do trabalho. Esse fluxo, como parte da circulação da mercadoria em geral, é definida pelos ciclos de frações do capital em tempos de rotação distintos definidos pela soma do tempo de produção mais o tempo de circulação da mercadoria, que vai determinar a totalidade da circulação das mercadorias de todo o tipo, inclusive da força de trabalho. No espaço produzido e segregado das classes dominantes há uma concentração maior de capital que valoriza essa localidade, o que faz com que haja maior concentração de empregos e sistemas viários. Tal condição de produção/reprodução do capital não permite que o valor nem o preço caiam, o que faz despencar o argumento liberal de que se o Estado regulasse o setor imobiliário os preços cairiam. Esse é o verdadeiro mapa do tesouro da valorização dos tempos modernos, e que atende, prioritariamente, os interesses de acumulação e circulação do capital em detrimento da circulação de trabalhadores.

Por isso, não se pode pensar mobilidade urbana em si mesma, já que há uma série de determinações da produção e da circulação que mostram um processo social amplo e repleto de nexos que precisam ser compreendidos para entender o transporte e a mobilidade urbana e situá-los a partir das relações de classes. Na economia política da urbanização, o modelo de transporte rodoviarista predominou em nossas cidades, mas ainda convivendo com outros modais e sistemas existentes em boa parte das capitais brasileiras. Vasconcellos (2014: p. 02) mostrou essa distribuição da mobilidade em geral nas cidades grandes brasileiras:

Tabela 1:
Mobilidade nas cidades com mais de 60 mil habitantes em 2011.

MODO	Viagens (Bilhões/ano)		Distância (Bilhões km/ano)		Tempo (Bilhões horas/ano)	
	Valor	%	Valor	%	Valor	%
Transporte Coletivo	17,7	28,9	240	56,9	10,7	48,9
Transporte Individual	18,9	30,8	149	35,3	4,8	21,9
Transporte Não-Motoriz.	24,7	40,3	32	7,6	6,4	29,2
TOTAL	**61,3**	**100,0**	**422**	**100,0**	**21,9**	**100,0**

Fonte: Vasconcellos (2014) e ANTP (2012).

O transporte coletivo, em comparação aos outros modos, é responsável por 28,9% das viagens no ano e percorre uma distância maior de 56,9% num tempo de deslocamento que chega a 48,9%. Quase a metade do percentual de tempo de deslocamento representada por todos os modos é de quem utiliza o transporte coletivo, o que mostra a dependência e a necessidade desse modo por boa parte da classe trabalhadora que vive nas periferias das cidades. Cabe destacar que na RMSP a Pesquisa OD de 2007 já havia apresentado um padrão

que, em alguns aspectos, se manteve em 2017, caracterizando a condição de que os usuários de transporte coletivo levam em média o dobro do tempo dos usuários do transporte individual (automóvel, moto) para se deslocar, e esse deslocamento no modo coletivo é feito majoritariamente por ônibus, seguido por metrô e trem. Como veremos adiante, parcelas significativas de trabalhadores precários são os que mais se deslocam e vivem a tríplice precariedade do urbano: do trabalho, da moradia e do transporte (mobilidade).

Em São Paulo, diante da expansão de sua RMSP que é composta por 39 munícipios incluindo a capital paulista, é difícil apreender a origem e a expansão da segregação socioespacial, étnico-racial e urbana que nos separa. O crescimento vertiginoso da metrópole com a industrialização pesada iniciada na década de 1950 e a consequente *urbanização rodoviarista* e periférica mostram que as desigualdades crescem em vez de diminuir e a aglomeração urbana é produto-produtor da expansão capitalista que gera as desigualdades no espaço e no território. Alguns dados ajudam a ver essas contradições:

Tabela 2:
Dados Globais RMSP: Evolução da População, Viagens e Frotas de Veículos.

VARIÁVEIS	1967	1977	1987	1997	2007	2017
População (milhares de habitantes)	7.097	10.276	14.248	16.792	19.535	20.822
Total de Viagens (milhares/dia)	-	21.304	29.400	31.432	38.094	42.007
Viagens Motorizadas (milhares/dia)	7.187	15.263	18.642	20.458	25.167	28.280
Frota de Autos (milhares)	493	1.392	2.014	3.092	3.601	4.223
Índice de Mobilidade Total (*)	-	2,07	2,06	1,87	1,95	2,02
Índice de Mobilidade Motorizada (**)	1,01	1,49	1,31	1,22	1,29	1,36
Taxa de Motorização (***)	70	135	141	184	184	212
Empregos (milhares)	-	3.758	5.647	6.959	9.066	9.367
Matrículas Escolares (milhares)	1.088	2.506	3.676	5.011	5.251	5.487

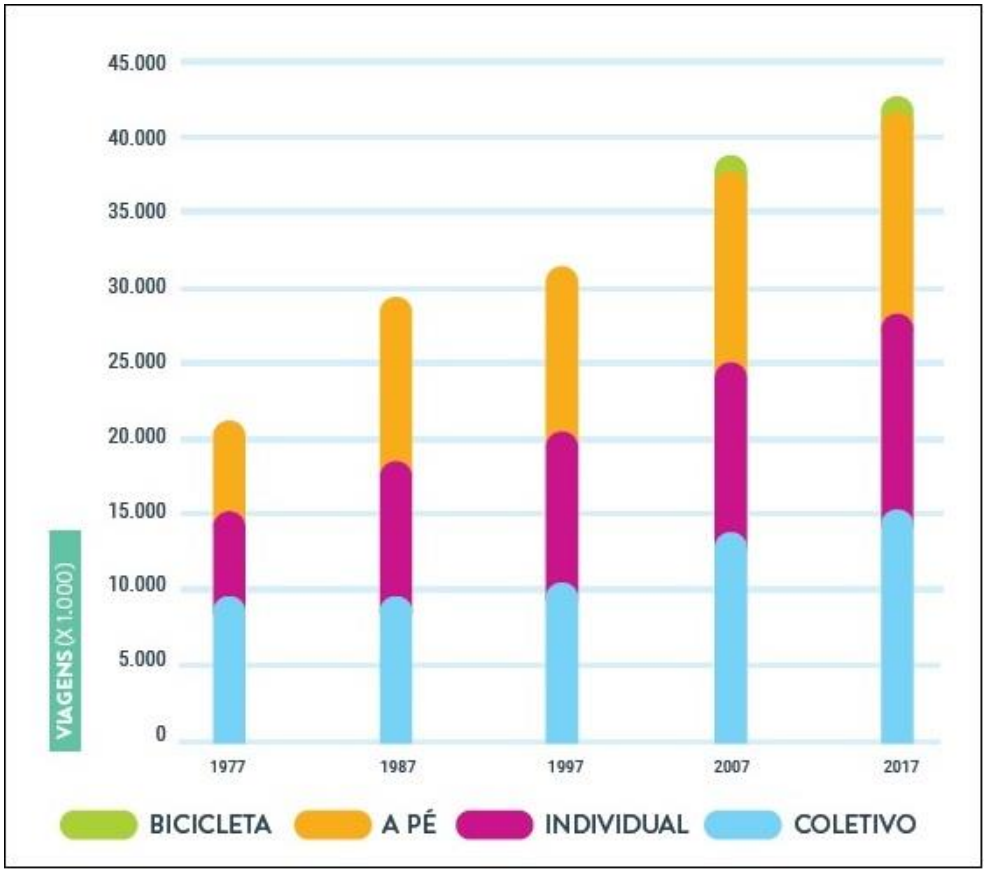
Fonte: Metrô-Pesquisas OD 1967/1977/1987/1997/2007/2017.
* Índice de Mobilidade Total: Número de viagens totais por habitante
** Índice de Mobilidade Motorizada: Número de viagens motorizadas por habitante
*** Taxa de Motorização: Número de automóveis particulares por 1.000 habitantes

A Tabela 2 mostra o crescimento da população da RMSP a cada dez anos que, em termos históricos, representa um curto período. Em 1967 a metrópole paulistana reunia uma população de 7,09 milhões que cresceu para 20,8 milhões em 2017. Esse crescimento levou a grande *aglomeração urbana*, resultado daquilo que Karl Marx (2013) chamou de superpopulação relativa que, para ele, seria a alavanca do processo de acumulação: atração e repulsa dos trabalhadores pelo capital, o que mostra que tal aglomeração é resultado de um processo produzido socialmente. Por isso, é necessário compreender os processos que criam e desenvolvem esse fenômeno urbano que gerou, em 2017, a produção das 42 milhões de viagens diárias, processo de urbanização que representou a concentração, a expansão e a configuração de forças produtivas desenvolvidas a partir das relações de produção por meio

da aglomeração urbana que, no caso específico deste estudo, verifica-se no desenvolvimento dos sistemas viários para a produção dessa quantidade de viagens diárias. No que se refere ao sistema viário em que ruas, avenidas, radiais, pontes, viadutos e rodovias representam a materialização dessa força produtiva, ela é utilizada e apropriada nas viagens motorizadas tanto pelo modo individual (automóveis, motocicletas, taxi, aplicativos), como pelo modo coletivo (ônibus, vans e micro-ônibus). No caso do modo coletivo, constituído pelo sistema de transporte coletivo, o já mencionado ônibus que utiliza o sistema rodoviário, mais metrô e trem, que conformam o sistema metroferroviário, constituem esse modo na Pesquisa OD.

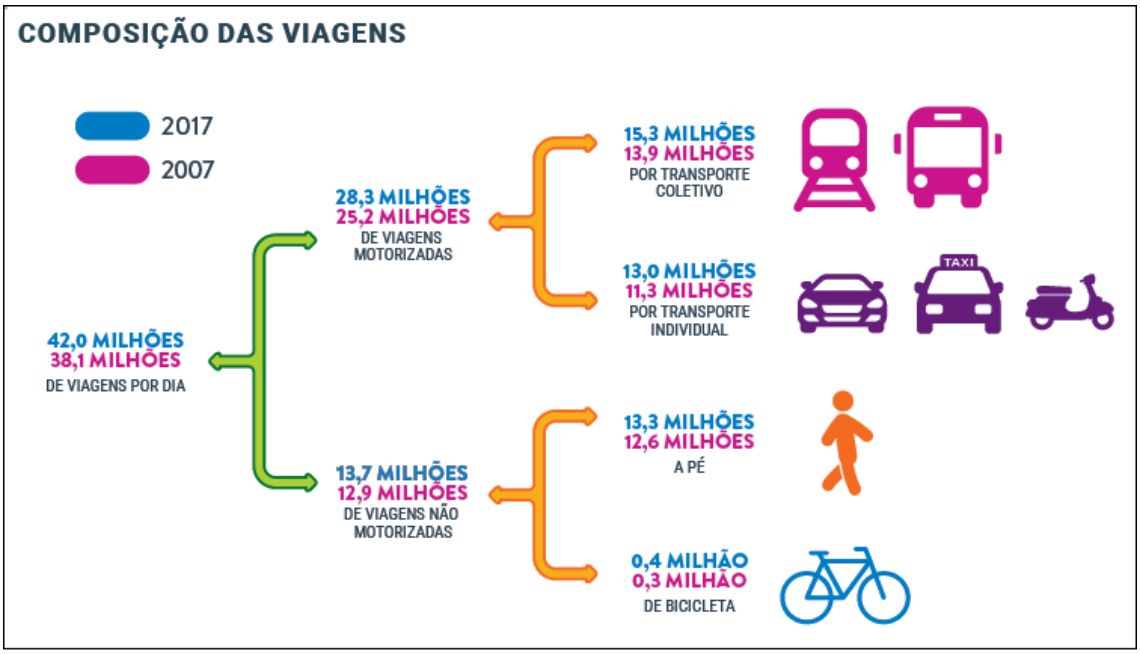
A evolução e a composição das viagens diárias por modo permitem observar a distribuição desses modos no montante de 42 milhões de viagens/dia e as especificidades de cada modal (modal aqui é o tipo de transporte – ferroviário, metroviário, rodoviário, a pé, bicicleta; enquanto modo refere-se à condição do transporte – se é motorizado: coletivo ou individual; não-motorizado: a pé ou bicicleta) e como elas estão distribuídas enquanto partes desse todo:

Figura 6: Evolução das Viagens Diárias Por Modo – RMSP 1977 a 2017



Fonte: Metrô-Pesquisas OD 1977 a 2017.

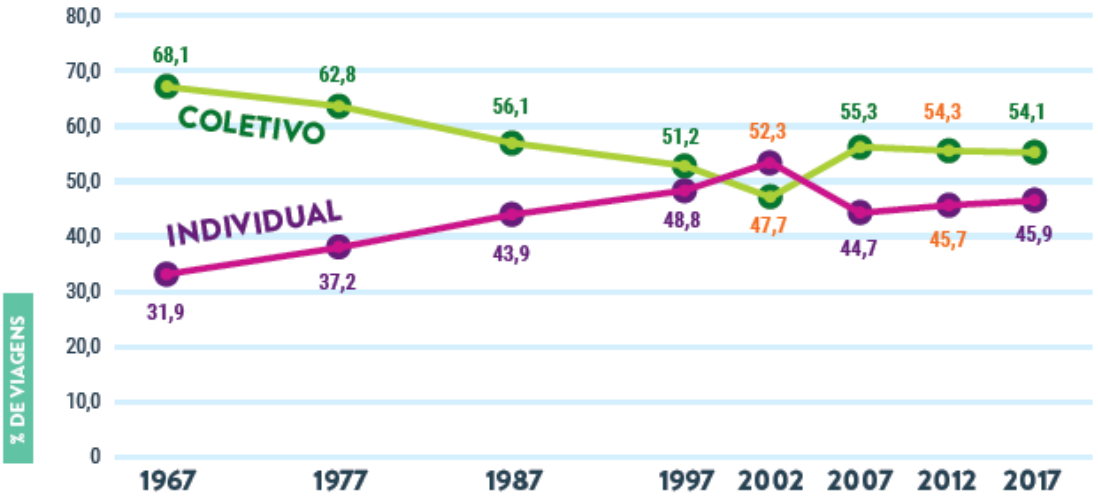
Figura 7: Composição das Viagens Diárias Por Modo – RMSP 2007 e 2017



Fonte: Metrô-Pesquisa OD 2017.

O modo coletivo (ônibus, metrô e trem) em conjunto é responsável por 15,3 milhões de viagens diárias, e prepondera isoladamente em relação ao modo individual (automóvel, táxi, motocicleta) com 13 milhões, e o modo a pé com 13,3 milhões, o que expressa seu crescimento em decorrência do custo alto do transporte. Na divisão por modos das viagens motorizadas na Figura 7, fica perceptível a importância do transporte coletivo como modo mais utilizado pelas classes trabalhadora e média na RMSP, mas sua disputa com o modo individual fica patente no gráfico a seguir:

Figura 8: Divisão Por Modo das Viagens Motorizadas – RMSP 1967 a 2017



Fonte: Metrô-Pesquisa OD 2017.

Na década de 1950, quando a indústria automotiva havia acabado de se instalar no país para alterar substantivamente a lógica de produção e circulação do espaço, o modo coletivo era o principal meio de deslocamento dos trabalhadores, com 68,1% do total. Era tempo ainda do Bonde[5], dos ônibus da Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTC)[6] e dos trens da Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA)[7]. Em 1968 foi fundada a Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô)[8] que teve suas primeiras estações da Linha 1 Azul inauguradas em 1974. Nesse gráfico explicita-se a disputa entre o modo coletivo e modo individual, pois quando o individual subiu, o coletivo caiu, o que mostra uma relação direta com os investimentos públicos do Estado em priorizar um ou outro modo, processo que analisaremos nos capítulos 2 e 3. Porém, é importante enfatizar que no ano de 2002, pela primeira vez, o modo individual ultrapassou o modo coletivo, que só retomou a dianteira em 2007 com a retomada de investimentos do GOVESP na expansão do Metrô e da CPTM[9].

Esse crescimento do modo individual ao longo das décadas é resultado de um longo processo de sucateamento das ferrovias, abandono dos bondes e precarização do transporte coletivo que perderam espaço para as rodovias num modelo político-econômico dependente de desenvolvimento baseado na *urbanização rodoviarista*[10]. Esse crescimento está relacionado às soluções das crises aos impasses do capitalismo que busca sempre facilitar o processo de acumulação do capital e abrir novos caminhos para essa valorização desenfreada, que encontrou na produção capitalista do espaço, tal como analisada por David Harvey (2004; 2006) a respeito do estágio superior de acumulação, uma forma de organização geográfica específica para realização de seus ciclos de acumulação.

---

[5] Os Bondes elétricos em São Paulo operaram de 1900 a 1971 e atendiam boa parte da cidade. Eles eram funcionais e foram substituídos paulatinamente por ônibus a diesel da CMTC como solução prometida para se chegar mais longe sem os problemas de panes elétricas, descarrilamentos nas curvas e freios ineficientes, resultado evidente da falta de investimentos dos setores público e privado. Ver < http://www.saopaulo.sp.leg.br/memoria/especial/bonde-saudoso-paulistano/ > Acessado em 21/09/2019.

[6] A CMTC foi responsável pela operação e fiscalização do transporte feito por ônibus na cidade de São Paulo de 1946 até 1995, extinta no governo de Paulo Maluf (1993-1996) e substituída pela SPTrans, que só faz a fiscalização dos ônibus operados por empresas privadas concessionadas após a privatização.

[7] A RFFSA operou de 1957 a 1999 os trens na cidade do Rio de Janeiro, mas em São Paulo, ela foi substituída ainda na década de 1970 pela CBTU (Companhia Brasileira de Transporte Urbanos) e FEPASA (Ferrovia Paulista S/A), ambas que foram substituídas em 1992 pela CPTM.

[8] O Metrô de São Paulo nasceu com a responsabilidade de realizar o planejamento, projeto, construção e operação do sistema de transporte metroviário na RMSP. Hoje, uma empresa estatal de capital misto.

[9] Entre 2007 e 2010 houve a aquisição de 107 trens novos de última geração para o sistema metro-ferroviário, sendo 47 do Metrô e 60 da CPTM. Além disso, modernização da sinalização do transporte sobre trilhos; extensão da Linha 3 Verde com as novas Estações Alto do Ipiranga e Vila Prudente; integração com a Linha 10 Turquesa da CPTM na reformada Estação Tamanduateí

[10] A *urbanização rodoviarista* será analisada no Capítulo 2, mas ela representa o processo social que predominou com base no seguinte tripé de desenvolvimento econômico do capitalismo dependente: 1) indústria petroleira; 2) indústria automobilística; e 3) indústria da construção civil.

Portanto, os sistemas viários para o transporte coletivo e individual, no processo de produção e reprodução do espaço urbano, parecem ser os responsáveis mais diretos pela produção da segregação urbana existente na metrópole de São Paulo. Responsáveis no sentido da mediação dos deslocamentos entre localizações produzidas socialmente segregadas por relações de classes, etnia-raça e gênero, produzidas e reproduzidas espacialmente nas áreas do centro, do centro expandido, do quadrante sudoeste, do subúrbio, da periferia e sub-regiões da metrópole. Por essa razão, a noção de *condição socioespacial* entre as classes sociais é fundamental para a apreensão dessa realidade complexa e diversa que está em movimento e tem por fundamento a análise espacial desse movimento, tal como indicada por Carlos (2018: 17), ao localizar os "movimentos de produção espacial como momento necessário da reprodução do humano (e do seu mundo)" que, no nosso caso, implica na reprodução das classes sociais de modo contraditório e diverso. Essas localizações segregadas revelam o controle do tempo por meio do espaço e o domínio do mercado de trabalho e mercado de terra na definição da localização dos empregos e das moradias, contradição que o modo de produção capitalista dependente aparentemente não tem como resolver.

1.2. Tempo de deslocamento e espaços diferenciados da segregação urbana

Desde a antiguidade clássica ocidental, oriental e do "novo mundo americano", os povos desses lugares buscaram maneiras de compreender e medir o tempo, e desenvolveram formas diversas que posteriormente foram apropriadas, unidas e sintetizadas na noção de tempo que temos na atualidade. Os gregos antigos usavam duas palavras para definir o tempo: *chronos* e *kairós*, sendo a primeira referente ao tempo cronológico (ou sequencial) que pode ser medido, e o segundo significando o "momento certo" ou momento indeterminado no tempo em que algo especial acontece[11]. Entre os povos da antiguidade oriental, entendidos como os habitantes do leste da Europa, da Ásia e Norte da África, parte deles já havia desenvolvido a astronomia (os egípcios elaboraram o primeiro calendário lunar) e foram os primeiros a marcar a passagem do tempo (os babilônicos construíram um relógio de sol e dividiram o dia em 12 partes e depois em 24, que são as horas que usamos hoje)[12]. Na mesoamérica, astecas e maias desenvolveram calendários para medir o ciclo de dias, meses, estações, além da astronomia, e chegaram ao número zero antes que qualquer povo.

---

[11] Ver "Tempo" em Wikipédia < https://pt.wikipedia.org/wiki/Tempo > Acessado em 01/10/2019.
[12] Ver Sheyla Miranda, *Quem definiu o tamanho das horas e dos minutos?*, em Super Interessante < https://super.abril.com.br/mundo-estranho/quem-definiu-o-tamanho-das-horas-e-dos-minutos/ > Acessado em 01/10/2019.

A questão do tempo[13] esteve presente na história desde a antiguidade, porém, somente na modernidade é que foi vista sua unidade com o espaço. No livro "Uma breve história do tempo" de Stephen Hawking (1989) nota-se o aprofundamento do autor para explicar as origens do Big Bang, dos buracos negros, dos cones de luz e a teoria das supercordas por meio de explicações matemáticas e físicas da relação espaço-tempo que Albert Einstein havia desbravado em sua teoria da relatividade. Se para Einstein espaço e tempo no universo são partes de uma unidade – espaço-tempo – e o tempo só pode ser compreendido pressupondo o espaço, essa unidade na física representa o sistema de coordenadas utilizado para o estudo da relatividade restrita e relatividade geral. O tempo e o espaço são concebidos em conjunto por essa teoria de maneira tridimensional. Na física, o tempo representa uma grandeza física associada ao sequenciamento, mediante a ordem de ocorrências dos eventos naturais estabelecidos por coincidências simultaneamente espaciais e temporais entre tais eventos, e cujas categorias assumem formas de existência dessa realidade.

Todavia, foi Karl Marx, antes que a física quântica desbravasse o universo, que desvendou as leis do valor a partir da lógica do capital nas relações sociais de produção aqui na terra, ao analisar o tempo e pressupor o espaço. Com sua ironia sarcástica a respeito dessa lógica perversa expressou: "*Oh, Deuses! Aniquilai o espaço e o tempo e tornai dois amantes felizes*" (Marx, 2011b). Tal ironia crítica refere-se ao fato de que o tempo, algo abstrato de nascimento, revela um fator de dominação do trabalho por meio da lógica capitalista de produção de valor, e tal lógica tende a reduzir o espaço para ampliar as formas de exploração, acumulação e circulação de capital por meio da intensificação do tempo de produção. Essa noção abstrata de tempo, a partir da realidade de acumulação do capital, se generalizou com o trabalho abstrato (assalariado) no capitalismo mediante a universalização da forma mercadoria, que se expandiu para os quatro cantos do mundo e faz com que os indivíduos sintam que o tempo passa rápido, de que a vida passa depressa, quando na realidade eles deixaram de trabalhar para viver, e passaram a viver para trabalhar.

Marx (2013; 2014) mostrou que para entender a categoria trabalho é necessário apreender as relações sociais que fundamentam o conceito de valor pelas formas de mercadoria, produção, capital, trabalho abstrato, trabalho concreto, valores de uso e troca para abolir o valor e seu fundamento: o tempo de trabalho excedente, resultante da relação e contradição com o tempo de trabalho socialmente necessário. Ele enfatizou que nos ramos

[13] Terezinha Ferrari (2005: 125) definiu o tempo como periodicidade percebida, ao relacioná-lo a medição da atividade da humanidade no processo de produção. Ela diz que: "[...] A percepção de tal periodicidade define e organiza atividades como movimento regular ordenado de coisas no tempo e no espaço. [...]".

autônomos da indústria o produto do processo de produção não seria apenas objeto novo, mercadoria física como costumamos pensar no senso comum, ao dizer:

> [...] Dentre esses ramos, o único economicamente importante é a indústria das comunicações, seja ela a indústria do transporte (de mercadorias e de pessoas), seja a da mera transferência de informações, cartas, telegramas, etc. [...] O resultado – transportem-se homens ou mercadorias – é sua existência espacial modificada, por exemplo, que o fio se encontre agora na Índia, e não na Inglaterra, onde foi produzido. [...] Mas o que a indústria de transporte vende é o próprio deslocamento de lugar. O efeito útil obtido é indissoluvelmente vinculado ao processo de transporte, isto é, ao processo de produção da indústria dos transportes. Homens e mercadorias viajam num meio de transporte, e sua viagem, seu movimento espacial, é justamente o processo de produção efetuado. O efeito útil só pode ser consumido durante o processo de produção; ele não existe como uma coisa útil diferente desse processo, como algo que só funciona como artigo comercial, só circula como mercadoria depois de ter sido produzido (Marx, 2014: p. 133-134).

Marx nos deu a chave para apreender que a produção de valor não está somente na fábrica tradicional que produz mercadorias físicas, mas essa indústria de produção de valor também se verifica no transporte e no espaço, o qual nos permite ampliar a análise das relações de classe para entender como se amplia a produção de valor no modo de produção. Todavia, ele não aprofundou análise sobre o espaço, apenas deu indicações e foi seu pressuposto no entendimento do movimento de valorização a partir das relações sociais de produção. Quem aprofundou e apreendeu a problemática da sociedade urbana e da produção do espaço foi Henri Lefebvre e teóricos críticos da geografia e sociologia.

Lefebvre (2008) analisou a urbanização a partir da produção do espaço e mostrou como ela altera o valor, o preço e a renda, ao interpretar o espaço urbano estruturado pelo capital sob quatro aspectos: 1º) *desenho espacial*, aspecto fundamental das forças produtivas da sociedade que permite entender como a sociedade funciona a partir do espaço produzido; 2º) *práxis*, atividade possível em escala local que pleiteia o engajamento da ação na organização social, que remete ao conhecimento das práticas sociais em contraposição ao caos espacial (teoria e prática); 3º) *espaço*, não é apenas parte das forças e meios de produção da sociedade, mas produto dessas relações, o que implica em conhecer sua dinâmica relacional e o conjunto de suas determinações; e 4º) *conflito de classes sociais*, cuja origem encontra-se nas contradições das relações entre capital e trabalho, e exige compreensão das relações de classes na produção e apropriação do espaço urbano.

Ao retomar a análise das consequências da segregação urbana para a mobilidade da força de trabalho na circulação do valor na metrópole de São Paulo, partimos do desenho espacial dessa metrópole e, de como ele, define o tempo de deslocamento que, como vamos demonstrar, tem sido socialmente determinado. A desigualdade urbana e socioespacial é

resultado do processo de urbanização e dominação de classes que advém da contradição entre o tempo de trabalho socialmente necessário e o tempo de trabalho excedente, mas que, com a separação urbana de espaços diferenciados necessários para a reprodução como moradia, escola, hospital, etc., distribuídos desigualmente pelo território, cria uma condição espacial que exige deslocamentos diários dos indivíduos entre as localizações produzidas desiguais e socialmente.

As periferias da cidade de São Paulo e da RMSP têm condição oposta à existente no quadrante sudoeste e centro expandido, e diferente do subúrbio: elas estão distantes dos locais que se concentram emprego, serviço, educação e lazer. Essa distância não nasceu do acaso nem mesmo do céu, mas ela representa a distância entre as classes sociais no espaço aqui mesmo na terra. Tal distância é um dos aspectos que caracteriza a *condição socioespacial* da classe trabalhadora, pois ela se converteu em elemento fundamental de explicação da segregação urbana e dos longos tempos de deslocamentos que os (as) trabalhadores (as) da periferia precisam realizar todos os dias.

Tabela 3:
Empregos por Sub-Região RMSP 2007 e 2017

SUB-REGIÃO DE EMPREGO	EMPREGOS			
	2007		2017	
	(x 1.000)	%	(x 1.000)	%
Sudoeste	215	2,3	255	2,7
Oeste	724	8,0	820	8,8
Norte	135	1,5	171	1,8
Nordeste	540	6,0	573	6,1
Leste	462	5,1	457	4,9
Sudeste	1.060	11,7	1.087	11,6
Centro	5.930	65,4	6.004	64,1
TOTAL	**9.066**	**100,0**	**9.367**	**100,0**

Fonte: Metrô-Pesquisas OD 2007 e 2017.

Na Tabela 3 há uma comparação da distribuição dos empregos por sub-regiões entre os anos de 2007 e 2017. O que é possível aferir desses dados é que o centro da metrópole, representado pela cidade de São Paulo, ainda concentra a maioria dos empregos totalizando, em 2017, cerca de 64,1% das oportunidades de trabalho e renda, e que boa parte deles está concentrada no quadrante sudoeste (Figuras 2 e 3 página 29). Em seguida vêm a sub-região sudeste com 11,6%; oeste com 8,8%; e nordeste com 6,1%. Na sub-região sudeste estão localizadas as cidades do ABCD Paulista: Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano e Diadema que, por mais que tenha "desindustrializado" nos últimos 20 anos como resultado da reestruturação produtiva, ainda concentram um pouco mais de um décimo dos empregos na RMSP, que inclui empregos no comércio e serviços.

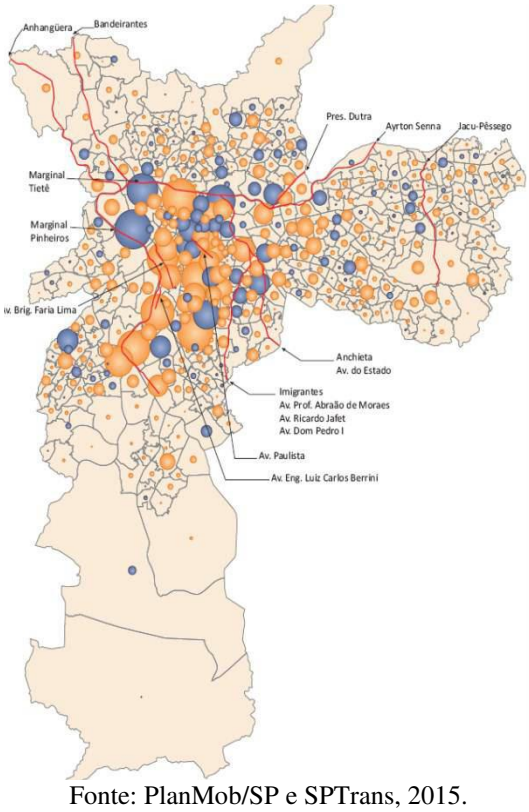
A distribuição desigual dos empregos na RMSP[14] e sua relação com os sistemas de transportes permitem identificar um padrão de deslocamento que, para os trabalhadores mais pobres, resulta no cotidiano da mobilidade perversa porque suas residências estão distribuídas nas periferias urbanas, enquanto os negócios da classe dominante se concentram e permitem deslocamentos distintos. Esse padrão de deslocamento que se manteve ao longo das últimas décadas revela o tempo de deslocamento variável de acordo com a classe social da qual os indivíduos fazem parte. A tabela e os mapas abaixo espacializam a concentração de empregos e corredores de ônibus:

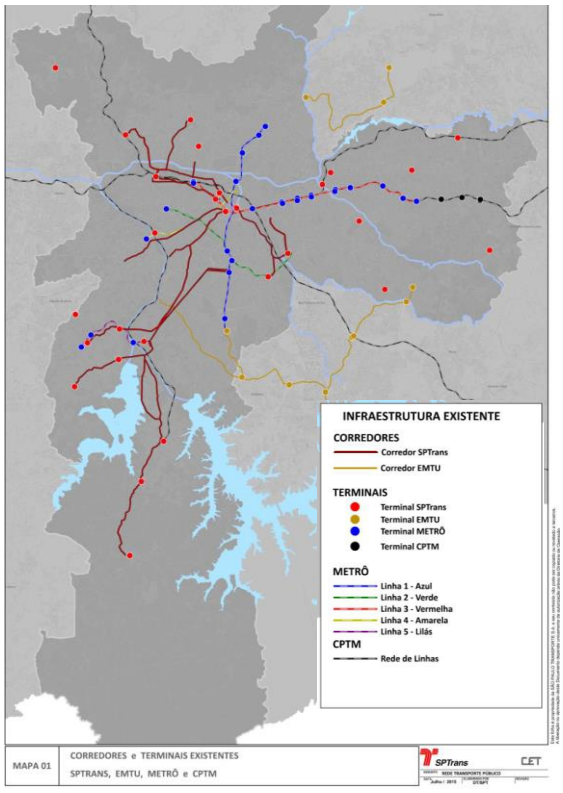
Tabela 4: Empregos por Setor de Atividade RMSP 2007 e 2017

SETOR DE ATIVIDADE	EMPREGOS			
	2007		2017	
	(x 1.000)	%	(x 1.000)	%
SECUNDÁRIO	1.563	17,2	1.618	17,3
TERCIÁRIO	7.479	82,5	7.733	82,5
OUTROS	23	0,3	16	0,2
TOTAL	**9.065**	**100,0**	**9.367**	**100,0**

Fonte: Metrô-Pesquisas OD 2007 e 2017.

Figuras 9 e 10: Mapas Concentração dos Empregos e Terminais de Ônibus





Fonte: PlanMob/SP e SPTrans, 2015.

[14] Para Villaça (2012), na Cidade de São Paulo, os mais pobres têm várias áreas de concentração de seus empregos, sejam elas dos setores industrial, comercial ou serviços, enquanto os mais ricos têm apenas uma: o quadrante sudoeste da cidade, que reúne os bairros que vai de Higienópolis até o Morumbi.

A Tabela 4 mostra a preponderância do setor terciário e o mapa da Figura 9 à esquerda a concentração dos empregos do setor terciário (bolhas azuis, serviços; bolhas laranjas, comércio), e à direita na Figura 10 as linhas de Metrô e CPTM, bem como os corredores e terminais de ônibus da SPTrans e da EMTU. Os mapas explicitam a concentração de linhas metroferroviária e corredores de ônibus nas áreas que possuem mais empregos, áreas que, por sinal, são as mais valorizadas da cidade. Contudo, a infraestrutura de transporte ainda é insuficiente para a circulação de trabalhadores, mesmo nas áreas de concentração de empregos, e os casos mais graves estão nos extremos sul, norte, leste e noroeste da cidade, em que há uma carência de linhas de metrô, trem, corredores de ônibus e terminais. Os terminais de ônibus na Zona Leste estão concentrados nas estações de Metrô e CPTM, havendo poucos terminais fora desse eixo radial-concêntrico.

Essa infraestrutura de transporte é maior onde há mais empregos, serviços e lazer, porém, está desconexa com as outras centralidades nas periferias geradas pelo espaço urbano. Essa desconexão da infraestrutura de transporte e localização de empregos, serviços e lazer, concentrados no quadrante sudoeste, com a localização das residências dos trabalhadores, remete ao domínio exercido no sistema de transporte pelas empresas privadas concessionadas e seu processo de acumulação, sobretudo, na operação de ônibus, o que vem tornando o transporte mais difícil, caro e demorado nas periferias, aspectos analisados no Capítulo 3. Cabe destacar que esse tempo de deslocamento é determinado pelo nível de motorização no transporte e na quantidade de veículos que circulam nos sistemas de transportes.

No município de São Paulo, havia, em 2018, cerca de 14.500 ônibus e micro-ônibus que operavam em 50 Linhas Estruturais e 101 Linhas Locais, que representam o sistema coletivo de transporte, por meio de 32 empresas privadas concessionadas[15] geridas pela SPTrans, que fazem conexão com as linhas do Metrô[16] e da CPTM[17], empresas estatais de capital misto que formam o sistema metroferroviário e seguem a lógica radial-concêntrica que reproduz a relação centro-periferia, sem linhas circulares que se conectem com essas, o que mostra uma condição espacial de difícil deslocamento para quem vive nos extremos da cidade e da metrópole. O Metrô de São Paulo é parte de outro projeto[18] urbano e transportou, em média, 3,7 milhões de passageiros por dia em 2018, e 4,2 milhões de passageiros em

[15] Fonte: SPTrans, criada em 1995 para fazer a gestão e a fiscalização do transporte coletivo por ônibus.
[16] O Metrô de SP foi fundado em abril de 1968 e sua primeira linha entrou em operação em 1974.
[17] A CPTM foi criada em 1992 após a fusão da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) e a Ferrovia Paulista S/A (FEPASA), formando assim uma empresa de economia mista estatal ligada, igual ao Metrô, à Secretaria dos Transportes Metropolitanos (STM) do Governo do Estado de São Paulo.
[18] Vasconcellos (1999) mostrou a disputa entre o urbanista Luiz Inácio Anhaia Melo, que defendia o transporte coletivo, e o prefeito Prestes Maia, que construiu avenidas largas para o transporte individual.

2013[19]. A rede metroviária possui seis linhas com 85 estações e chegou, em 2019, a 103,8 quilômetros, incluindo 7,8 quilômetros da Linha 15 Prata – Monotrilho. Quatro linhas são operadas pelo Metrô e duas pela empresa privada CCR[20]. Por sua vez, a CPTM é responsável pela operação de sete linhas, num total de 273 quilômetros de ferrovia e 94 estações e atende a 22 municípios, sendo 19 deles na metrópole paulista, transportando 2,8 milhões de passageiros por dia. Desde sua criação, a CPTM atende os subcentros nas periferias e subúrbios e promove a ligação com o centro da metrópole. Por fim, a EMTU[21] faz a gestão e fiscalização do sistema metropolitano num universo de 43 empresas concessionadas, de 547 linhas e uma frota 4.355 ônibus. Os mapas do transporte e dos eixos estruturais e locais mostram esses sistemas:

Figura 11: Mapa do Sistema de Transporte Metropolitano de São Paulo – 2019



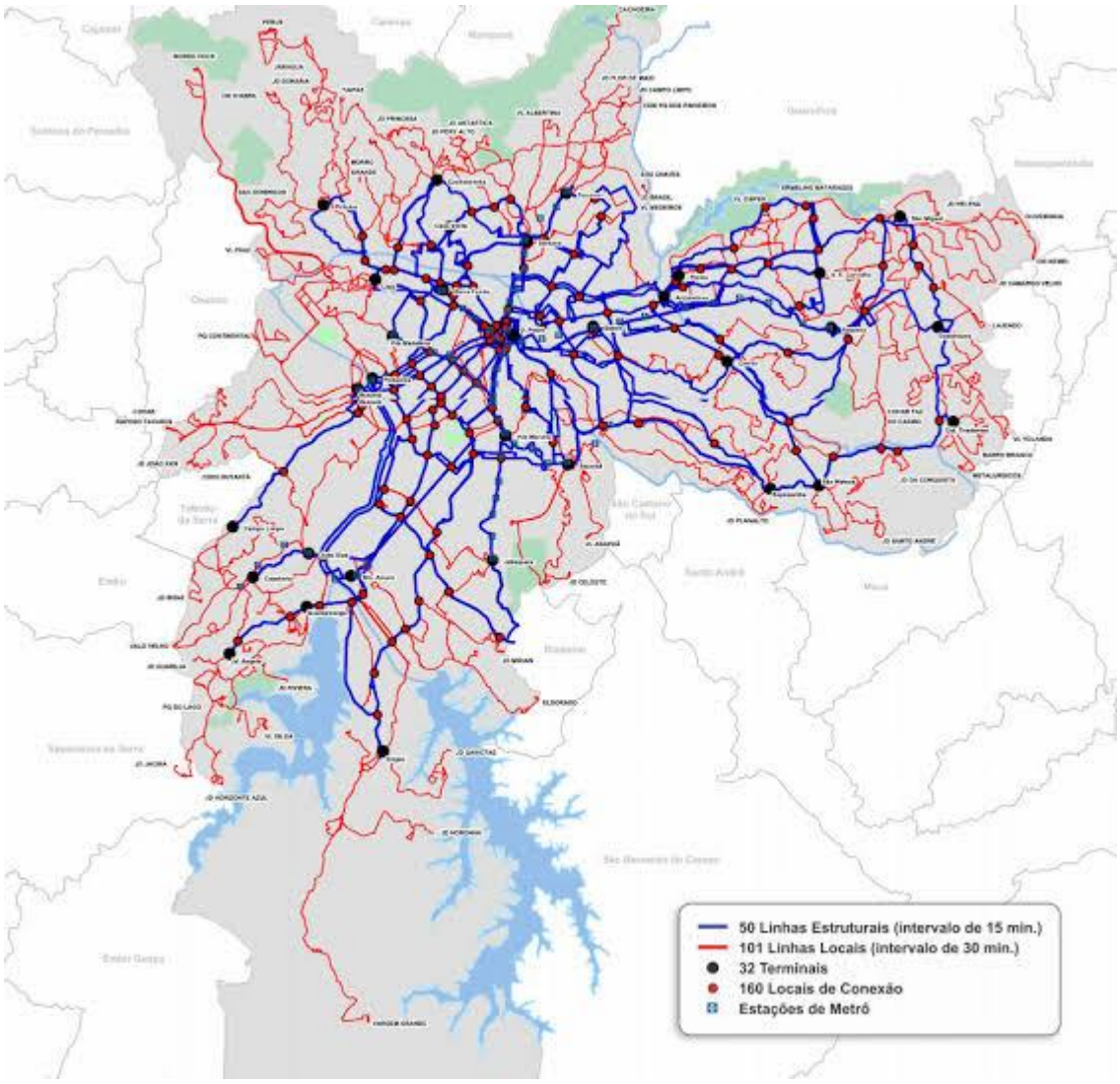
Fonte: Secretaria dos Transportes Metropolitanos do Governo do Estado de São Paulo, 2019.

[19] Metrô de SP. Indicadores de Demanda, Fevereiro de 2019.

[20] A CCR conseguiu concessão em diversas rodovias no estado de São Paulo sob a gestão do Partido Social Democrata Brasileiro, e agora migra seu capital para a construção e operação do transporte sobre trilhos no regime de Parcerias Público Privada (PPP). Ela assumiu via PPP a construção e operação da Linha 4 Amarela, e venceu no leilão a operação da Linha 5 Lilás operada pelo Consórcio Via Mobilidade.

[21] EMTU é a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos, analisada no Capítulo 2.

Figura 12: Mapa Sistema Viário de Transporte Coletivo:
Linhas Estruturais, Locais e Terminais no Município de São Paulo.



Fonte: Prefeitura do Município de São Paulo, SPTrans, 2015.

O sistema viários de transporte na metrópole de São Paulo mostra um desenho resultado de processos políticos, econômicos e ideológicos que conforma os deslocamentos para transportar trabalhadores aos centros de empregos, porém, em segundo plano, para suas necessidades de reprodução. Esse desenho urbano mostra a aparência de um fenômeno cotidiano que consome nas práticas sociais as energias de boa parte da classe trabalhadora que vive nas periferias por meio da circulação e do tempo de deslocamento socialmente determinado. Esse tempo, investigado nesta tese, é resultado de uma série de determinações socioespaciais do processo de produção e circulação do capital nesta megacidade, dos quais conhecemos alguns de seus resultados, mas não todo o seu processo. Por isso, a problemática da mobilidade urbana exige apreensão da lógica do valor e do nível de motorização a partir da indústria do transporte.

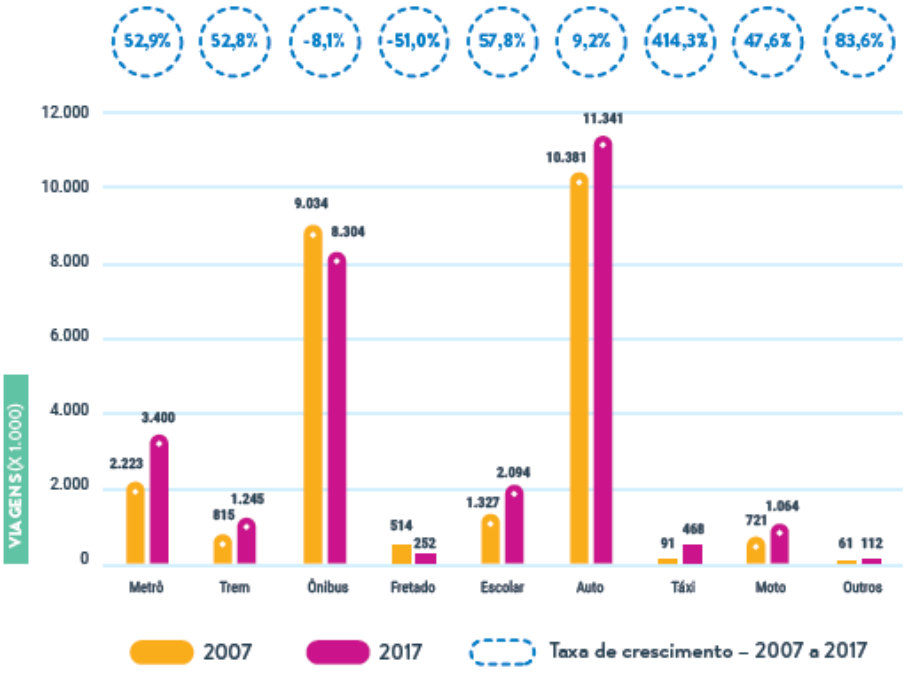
Tabela 5:
Evolução das Viagens Diárias por Modo Principal – 1997, 2007 e 2017

MODO		VIAGENS					
		1997		2007		2017	
		(x 1.000)	%	(x 1.000)	%	(x 1.000)	%
Motorizado	Coletivo	10.473	51,2	13.913	55,3	15.295	54,1
	Individual	9.985	48,8	11.254	44,7	12.985	45,9
	TOTAL	**20.458**	**100,0**	**25.167**	**100,0**	**28.280**	**100,00**
Não-Motorizado	Bicicleta	162	1,5	304	2,4	377	2,7
	A pé	10.812	98,5	12.623	97,6	13.350	97,3
	TOTAL	**10.974**	**100,0**	**12.927**	**100,0**	**13.727**	**100,0**
TOTAL GERAL		**31.432**	**-**	**38.094**	**-**	**42.007**	**-**

Fonte: Metrô-Pesquisas OD 1997, 2007 e 2017.

Na Tabela 5 é possível verificar a variação do percentual de evolução das viagens diárias por modo principal num período de 20 anos. No modo motorizado o transporte coletivo cresceu 4,1% em 2007, em relação a 1997, mas teve queda de 1,2% em 2017, em relação a 2007. No caso do transporte individual, houve uma queda de 4,1% em 2007, em relação a 1997, porém, com crescimento de 1,2% em 2017, em relação a 2007, decorrentes de fatores relacionados às políticas federais do ciclo petista, que incentivou a indústria automotiva com redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), com a finalidade de dinamizar a economia, incentivar a indústria automotiva e alimentar o consumo. A população passou a comprar mais automóveis e veículos motorizados entre os anos de 2007 e 2017, o que provocou a retomada do crescimento no modo individual.

Figura 13: Gráfico de Viagens Diárias por Modo Principal – Motorizados – 2007 e 2017



Fonte: Metrô-Pesquisa OD 2017.

A dinâmica de crescimento e queda por modo principal motorizado mostra a variação entre os anos de 2007 e 2017. Enquanto as viagens diárias por metrô cresceram 52,9% e trem 52,8%, houve queda nas viagens de ônibus de 8,1% e nos fretados de 51,0%. Enquanto auto e moto cresceram respectivamente 9,2% e 47,6%, táxi cresceu vertiginosamente 414,3% com os adventos dos aplicativos de transporte individual (Uber, 99, etc.) que não existiam antes de 2007 e pelos incentivos governamentais para a indústria automotiva na produção de automóveis e motocicletas como veículos particulares para incidir na mobilidade urbana da população. Esse crescimento está associado à ideologia da circulação, que contribuiu para reforçar a "cultura do carro" e está no imaginário popular de que o indivíduo "bem-sucedido" é o que possui e se desloca de automóvel.

Em relação ao modo não-motorizado, houve diminuição do transporte a pé de 1,2% entre 1997 e 2017, o que indica dinâmicas relacionadas ao passe livre estudantil e outras estratégias de circulação. Historicamente, muitos trabalhadores não dispõem de recursos para custear[22] o modo motorizado coletivo ou individual e, então, andam a pé até seus destinos. Um exemplo é o levantamento feito pelo Centro de Profissionalização de Adolescentes, entre 2005 e 2010, que atendia cerca de 800 adolescentes por dia, ao mostrar que adolescentes andavam entre dois a três quilômetros para chegar ao equipamento, alguns caminhavam de quatro a seis quilômetros, numa época em que ainda não existia o passe-livre estudantil. Esses adolescentes em questão das periferias são filhos de trabalhadores que recebem baixos salários e convivem com a precariedade do trabalho, da moradia e mobilidade nas periferias.[23]

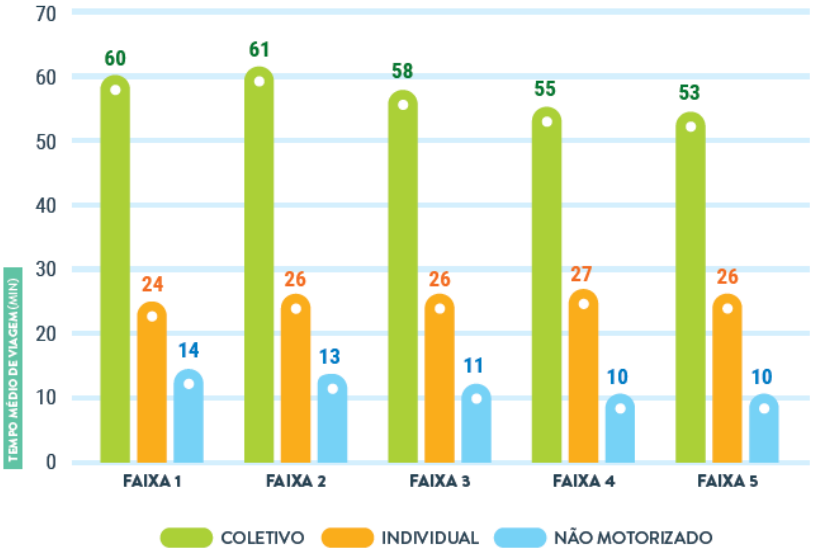
Transporte é meio de deslocamento entre origem e destino e as viagens que caracterizam essa circulação podem ser realizadas de modo motorizado (coletivo e individual), não motorizado (a pé e bicicleta). Todavia, esse deslocamento ocorre em um espaço (distância) que foi produzido e concebido para determinada circulação e fluxo. Cabe destacar que o tempo de deslocamento é elemento determinante de diferenciação e desigualdade entre as classes sociais na metrópole de São Paulo na RMSP, tal como indicado pela Pesquisa OD-Metrô de 2007, que já havia apresentado um padrão que se manteve em 2017 de que os usuários de transporte coletivo levam em média o dobro do tempo dos usuários do transporte individual (automóvel, moto) para se deslocar:

---

[22] A Pesquisa de Orçamentos Familiares 2019 do IBGE revelou que entre os gastos que comprometem o orçamento das famílias brasileiras o transporte (18,1%) é o segundo, atrás só de habitação (36,6%). Ver <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-denoticias/releases/25598-pof-2017-2018-familias-com-ate-r-1-9-mil-destinam-61-2-de-seus-gastos-a-alimentacao-e-habitacao> Acessado em 04/10/2019.

[23] Ver Análise Preliminar da Pesquisa da Situação Sócio Econômica e Cultural de Jovens da Região de São Mateus do Projeto Observatório da Juventude do CPA Pe. Bello.

Figura 14: Tempo Médio de Deslocamento por Modos e Faixa de Renda – RMSP – 2017



LEGENDA:

FAIXA 1: até 1.908 reais

FAIXA 2: de 1.908 a 3.816 reais

FAIXA 3: de 3.816 a 7.632 reais

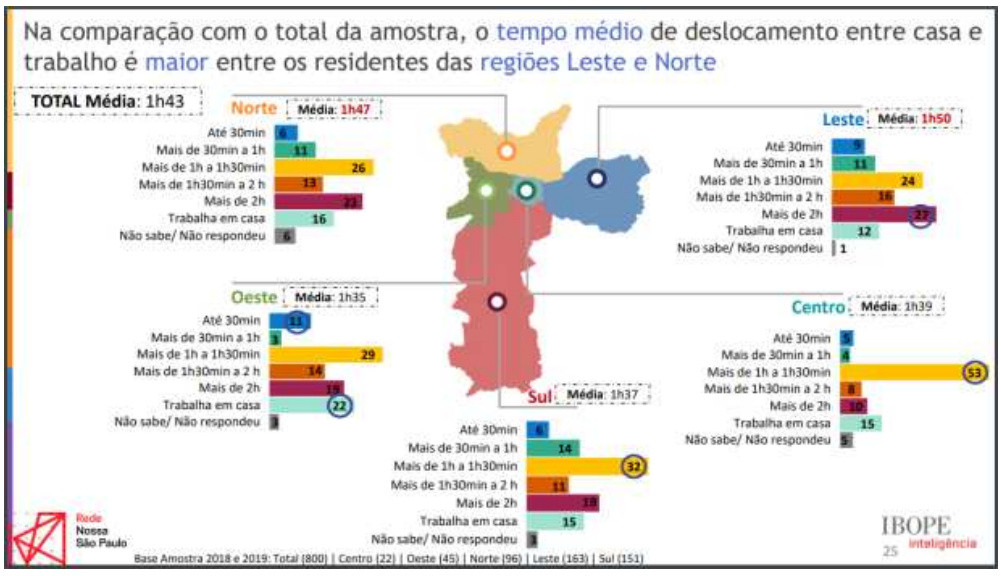
FAIXA 4: de 7.632 a 11.448 reais

FAIXA 5: mais de 11.448 reais

Fonte: Metrô-Pesquisa OD 2017.

A média das faixas 1 e 2 que utilizam transporte coletivo está acima de uma hora, considerando que esses são os trabalhadores de baixa e baixíssima renda das periferias. Entre as faixas 3 e 4 que podemos considerar de uma classe média de estratos baixo, médio e alto, 58 e 55 minutos respectivamente, o dobro do transporte individual. O problema desse indicador da Pesquisa OD é que se verifica a média, já que há pessoas que levam cerca de duas horas e meia a três horas de deslocamento e outras, meia hora. Por isso, outra pesquisa com trabalhadores que mais se deslocam da periferia para os centros de empregos foi feita pelo Ibope/Nossa São Paulo que mostra o seguinte:

Figura 15: Tempo de deslocamento e média por região da Cidade de São Paulo



Fonte: IBOPE-Nossa São Paulo, 2019.

Na Figura 15 a pesquisa foi feita com 800 pessoas, o que mostra diferenças significativas por região e tempo de deslocamento. A média da Zona Leste é a maior entre todas as zonas pesquisadas chegando a uma hora e cinquenta minutos. Todavia, há 27 pessoas que levam mais de duas horas nos deslocamentos, enquanto 24 pessoas levam entre uma hora e uma hora e meia. Apenas 12 pessoas entrevistadas disseram trabalhar em casa, diferente da Zona Oeste em que 22 pessoas trabalham em casa, enquanto 29 levam entre uma hora e uma hora e meia nos deslocamentos. Na Zona Sul, a maior parte das 32 pessoas se deslocam entre uma hora e uma hora e meia, enquanto na Zona Norte são 26 pessoas e no centro 53 pessoas, o que mostra que residir no centro não é garantia de diminuição do tempo de deslocamento, dependendo da classe social da qual se faz parte. Esse deslocamento no modo coletivo é feito majoritariamente por ônibus, seguido por metrô e trem. Como veremos adiante, parcelas significativas de trabalhadores precários são os que mais se deslocam e vivem a tríplice precariedade do urbano: do trabalho, da moradia e do transporte (mobilidade). Por isso, não podemos tomar a complexa realidade por um único indicador de tempo de deslocamento.

O tempo de deslocamento é resultado de um espaço urbano produzido com base na desigualdade social que expressa a divisão socioespacial das classes sociais na metrópole. Essa divisão, decorrente da aglomeração urbana, remete ao cotidiano da mobilidade perversa em que grande parte de trabalhadores (as) que habitam as periferias precisam se deslocar para o trabalho e dispendem em média uma hora e quarenta minutos, de acordo com a pesquisa IBOPE/Nossa São Paulo, feita apenas com moradores da periferia, e a maioria desses deslocamentos para o trabalho em condições precárias e em meios de transportes coletivos lotados, precários e custosos.

A tríade da segregação socioespacial, étnico-racial e urbana mostra que o tempo de deslocamento resulta num tipo de cotidiano da mobilidade perversa em que parte de trabalhadores (as), em sua maioria negros (as), está submetida não por escolha, mas pela *condição socioespacial* que é diversa entre as classes sociais de mais alta e média renda em contraposição as classes de baixa renda que vivem esse cotidiano como extensão da jornada de trabalho. Nesse sentido, as classes sociais têm condições de produção e reprodução diferentes mediadas por aquilo que Marx (2013) chamou de função do capital e função do trabalho, o que permitiria não personificar em indivíduos ou mesmo em grupos as funções de um processo social determinado. Não por acaso que Eric Olin Wright (1987) resgatou a noção de "função" para recolocar a divisão de classes entre diferentes grupos profissionais na estrutura do emprego e analisou como alguns ocupam localizações contraditórias de classes (será retomada adiante), o que, para nós, passa pela reprodução social e pelo espaço urbano.

1.3. Espaços vividos e percebidos nos tempos de deslocamentos periféricos

Os espaços vividos e percebidos por trabalhadores que habitam a periferia advêm de um espaço produzido e mostram uma lógica oriunda das necessidades e estratégias de deslocamento que se contrapõem à lógica do espaço concebido por planejadores de transporte e do urbano, que pensam a circulação de modo abstrato e quantitativo, sem, às vezes, considerar a qualidade e as múltiplas necessidades desses deslocamentos. As condições desses deslocamentos resultam de determinações econômicas (mercados de terra, trabalho e transporte), políticas (legislação urbanística e planejamento de transporte) e ideológicas (ocultação da lógica de acumulação e divisão das classes) apontadas por Villaça (2012).

Essas condições de deslocamento relacionam-se diretamente à segregação urbana, em que se entrelaçam a tríade trabalho, moradia e mobilidade precária para maior parte de trabalhadores, condições de circulação mediadas por relações de classes. Diante de tais condições, realizamos entrevistas de grupos focais em três empresas e ramos de trabalho.

Comecemos com as trabalhadoras da empresa Top Service[24], que recebem em média um pouco mais que um salário mínimo, além de alguns benefícios como vale refeição, alimentação e transporte, esse último com desconto de 6% do salário. No entanto, o tipo de trabalho que elas executam, prestado pela empresa terceirizada que lhes contrata e atua nas áreas de limpeza, copa, recepção, jardinagem, portaria, segurança e serviços gerais, remete à condição de trabalho precário feito no sistema de terceirização inserida no setor terciário.

No universo de 88 trabalhadoras(es) da empresa Top Service, entrevistamos 11 mulheres auxiliares e supervisoras de limpeza para entender sua dinâmica de deslocamento. Sete moram na periferia leste (Itaim Paulista: Ismênia e Alexandra; Guaianases: Fernanda e Marilda; Cangaíba: Simone; Vila Jacuí: Adriana e Elisângela), uma no centro expandido (Celso Garcia: Josefa), duas na periferia sul (Jd. São Luís: Rosineide) uma na sub-região leste (Suzano: Bruna) e uma na sub-região nordeste (Guarulhos: Cláudia). Entre as mulheres que participaram da entrevista, nove são negras e sete moram na periferia leste da cidade. Duas dessas mulheres já trabalharam como operárias e uma como vendedora, mas a maioria trabalhou com frequência na área da limpeza. As primeiras áreas terceirizadas em órgãos públicos com as políticas neoliberais da década de 1990 foram a de limpeza e manutenção, o que gerou um nível de precariedade maior e aumentou a exploração do trabalho. Nessa

[24] A empresa Top Service tem contratos de prestação de serviços em diversos municípios, sendo nove contratos com o Governo do Estado de São Paulo nas áreas de educação e fazenda; um com o Detran de São Paulo; um com o São Paulo Previdência; um com o Instituto de Tecnologia de Alimentos de Campinas; um com o Poupatempo de Guarulhos; um com a Universidade Federal de São Paulo; e um com o banco Nossa Caixa.

condição de exploração, baixos salários e precariedade no trabalho, a condição de moradia e deslocamento se assemelham em níveis de precariedade e podem evidenciar as formas de espoliação urbana dessas condições de vida. Elas residem dezesseis anos em média nessas moradias e há três que vivem há mais de vinte anos, sendo que a idade varia entre 26 e 60 anos. Todas trabalham formalmente registradas.

Das três mulheres diarista que moram no Cohab 2 de Itaquera na Zona Leste – Marcia de Oliveira, Natalina da Silva e Benedita de Oliveira – vivem no bairro respectivamente quinze, trinta e cinco e quarenta anos, e estão na faixa etária de 40 a 65 anos. As três são negras e duas já trabalharam como operárias. Todas trabalham, em média, oito horas por dia e dois dias da semana no máximo sem registro, já que a lei sobre o trabalho doméstico estabelece que se trabalhe três vezes na semana os patrões têm que registrar e pagar a contribuição da previdência. Para evitar tributos, preferem contratar diaristas.

Dos seis entrevistados no canteiro de obras[25] no distrito do Jaraguá, periferia noroeste, cinco eram homens e uma mulher. Wellington e Elias Júnior eram ajudantes de pedreiro; Alcides Rufino, carpinteiro e pedreiro; José dos Santos e Maurício Pereira, pedreiros; e Verbênia Brito, técnica de segurança no trabalho. Os homens estavam com o Ensino Fundamental Incompleto e, apenas a mulher, com formação universitária em Técnica de Segurança no Trabalho. Somente dois moram em outro distrito: o carpinteiro em Perus e a técnica em segurança na cidade de Santana do Parnaíba. Ele vai de ônibus para o trabalho e ela de carro, enquanto os demais que residem próximos vão a pé. Todos eles são migrantes: três do Ceará, um do Piauí, um de Sergipe e uma da Bahia. Assim tem sido a construção civil em São Paulo: com o suor do trabalho pesado e superexplorado de migrantes nordestinos.

Dos quatro homens do grupo focal no Sintratel, na Santa Cecília, Paulo Martins e José Roberto Lima moravam na periferia leste (São Mateus e Cidade Líder); José Roberto Pires, na periferia sul (Jardim Ângela); e Bene Tavares no município de Itapecerica da Serra (sub-região sudoeste). Parte significativa das empresas de telemarketing está localizada no centro e oeste de São Paulo, mas há algumas na Zona Leste e Zona Sul. Esses trabalhadores têm ensino médio completo, mas há aqueles (as) com formação universitária, que é o caso de um dos entrevistados formado em Serviço Social.

Realizamos um grupo no Jardim Conceição, na periferia do município de Osasco com sete mulheres, entre elas apenas duas estavam desempregadas no momento da entrevista. Dentre as empregadas, Vera Silva, Eliana dos Santos e Maria de Jesus eram domésticas;

[25] Canteiro de obras autogerido pela Associação dos Trabalhadores Sem Terra da Zona Oeste.

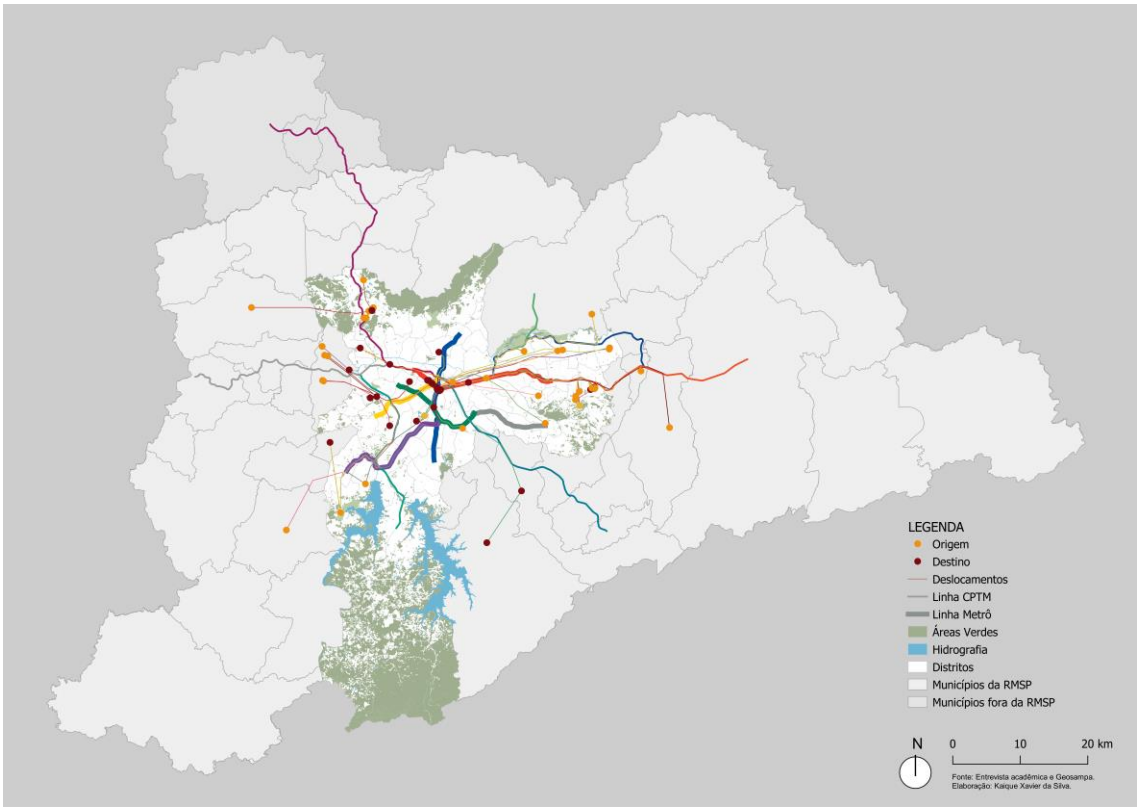
Vanessa Silva, caixa numa padaria; Adriana de Melo, auxiliar de produção em uma distribuidora da Drogasil (rede de farmácia); e Aurenice da Silva e Letícia da Silva estavam desempregadas. Das cinco empregadas, quatro trabalham em São Paulo e, apenas uma, em Osasco (auxiliar de produção), pela localização próxima da rede de farmácia. Curiosamente as quatro trabalham no Quadrante Sudoeste da Cidade de São Paulo, localização que concentra os empregos e residências das classes dominantes, mas a maioria dos empregos de trabalhadores (as), que grande parte aqui representada por trabalhadoras manuais.

Além dos grupos focais, aplicamos nove questionários com trabalhadores de formação universitária: professores, pesquisadores, fotógrafo, publicitária e auxiliar de enfermagem, todos moradores da periferia. Nesse caso específico, foi para perceber o que diferencia das categorias de trabalho que estão mais precarizadas e que realizam trabalhos manuais e pesados, já que, no caso desses, o seu trabalho é intelectual. Verificamos que a condição de deslocamento é difícil nos casos, inclusive para alguns professores que trabalham no ensino público e vão para escolas em lugares distantes onde saiu a atribuição das aulas.

Os relatos vividos de trabalhadores (as) no transporte permitem analisar a *condição socioespacial* a partir daquilo que Lefebvre (2000) chamou de *espaço percebido* (*l'espace perçu*), que corresponde à prática espacial de uma sociedade que deixa em segredo seu espaço, e que se descobre decifrando o espaço percebido na realidade cotidiana e urbana. O *espaço percebido* articula-se as noções de *espaço concebido* (*l'espace conçu*), que diz respeito às representações do espaço e refere-se ao espaço dos acadêmicos, cientistas, planejadores, urbanistas e tecnocratas – espaço dominante numa sociedade; e *espaço vivido* (*l'espace vécu*), que se refere ao espaço das representações, como um espaço dos habitantes e usuários que se apropriam do espaço pelas imagens e símbolos que acompanham.

Para entender o peso do tempo de deslocamento a partir dos espaços diferenciados vividos e percebidos nessa *condição socioespacial*, na pesquisa para esta tese realizamos entrevistas de grupos focais com trabalhadores de determinadas categorias profissionais de trabalho, com o objetivo de partir de suas condições de vida e práticas cotidianas concretas e apreender as contradições, as estratégias e o espaço vivido nesse ir e vir diário do trabalho e sua relação com a periferia. Essas entrevistas serão apresentadas ao longo da exposição da tese por reunir diversos temas advindos de suas experiências e vivências. Entrevistamos trabalhadores de categorias que consideramos de trabalho precário com escolaridade média e baixa: 1) diaristas; 2) domésticas; 3) auxiliares de limpeza; 4) teleoperadores; e 5) pedreiros e ajudante; e aplicamos questionário com professores-pesquisadores. A seguir o mapa com a localização da Origem (Onde Moram) e Destino (Locais de Trabalho):

Figura 16: Mapa de Deslocamento Origem e Destino de Entrevistados (as) – 2018-19



Fonte: Elaboração própria: Mapa Kaique Xavier, dados Entrevistas Sandro Oliveira, 2019.

A maioria dos trabalhadores que habita a periferia de São Paulo tem ou teve pai ou tio que foi pedreiro ou ajudante de pedreiro, mãe ou tia que exerce ou já exerceu o trabalho de diarista ou auxiliar de limpeza, irmão (ã), primo (a) ou vizinho (a) que já trabalhou no telemarketing. Por isso, consideramos essas categorias representativas de parcela da população da periferia que trabalha, reproduz sua existência e de sua família e se desloca para onde está o trabalho que, muitas vezes, está distante do local de moradia.

Na Figura 16 – Mapa de Deslocamento entre Origem e Destino, há uma diferença entre a quantidade de origens e de destinos, em decorrência das pessoas que saem do mesmo bairro como as três diaristas entrevistadas que moram no Conjunto José Bonifácio e trabalham em locais diferente na semana, e de três professores-pesquisadores do CPDOC Guaianás, que também têm destinos diferentes. No caso das diaristas, Natalina da Silva trabalha no Aeroporto de Congonhas distrito do Jabaquara e no Município de São Bernardo do Campo; Márcia de Oliveira trabalha nos distritos de Pirituba e da Lapa; e Benedita de Oliveira trabalha em três distritos diferentes: Tatuapé, Belém e Moema. No caso dos professores-pesquisadores, Fernando Filho mora na Lapa e trabalha numa escola na Vila Nova Cachoeirinha; João da Conceição na escola técnica no Carandiru, distrito de Santana; Renata

Sousa trabalha na Fundação Carlos Chagas no Morumbi; e os três trabalham juntos como pesquisadores do CPDOC em Guaianases.

Essa história social vivida na pele por esses trabalhadores demonstra mais que desigualdade social: há que considerar as barreiras espaciais existentes entre a mobilidade social (no caso do Brasil beira a imobilidade) e a mobilidade urbana dos habitantes da periferia por meio dos deslocamentos obrigatórios que realizam, quando vão ao trabalho. É por isso que não é possível entender as relações de classes só pela posição na produção ou por renda e consumo, pois as funções do trabalho e do capital permitem apreender o espaço diferenciado das classes como dimensão estrutural das relações de classes na reprodução.

O caso da dona Benedita de Oliveira, mãe e avó, mulher negra e periférica, aposentada e trabalhadora diarista é bem característico do problema social que analisamos aqui, pois em seu relato disse: "na semana, eu trabalho terça no Belém, quarta no Tatuapé e quinta em Moema", o que mostra uma variação em sua mobilidade ao trabalho e no tempo de deslocamento. Mesmo aposentada, ela precisava trabalhar para complementar a renda, já que recebia um salário mínimo de aposentadoria que não era suficiente para suas necessidades e de sua família. Ela se aposentou em uma creche, onde trabalhou na cozinha, e depois passou a trabalhar como diarista por ser um tipo de trabalho flexível, porém, precário e sem direitos, mas que lhe permite dispor de tempo para realizar outras necessidades cotidianas e não ficar prisioneira de jornadas de trabalho rígidas. Sua filha, Márcia de Oliveira, também entrevistada, relatou o seguinte:

> Eu trabalhei em fábrica, quando eu casei cuidava de criança, vendi pano de prato, fazia faxina, já fiz de tudo nessa vida. [...] Quando eu era jovem, eu morava na Vila Formosa e eu sempre trabalhei perto de casa. Comecei na fábrica com quinze anos, perto de casa. Eu já trabalhava antes, com nove anos, em casa de família. (Márcia de Oliveira, 2018).

Marcia, durante a entrevista, trabalhava como diarista e realizava trabalhos domésticos de limpeza há oito anos no distrito de Pirituba e cinco anos no distrito da Lapa na Zona Oeste, e vive há 20 anos no distrito de José Bonifácio no extremo da Zona Leste. Atravessava a cidade três vezes por semana e utilizava transporte coletivo num percurso de duas horas e quarentas minutos, ida e volta. Cabe destacar que Márcia é negra, mãe sozinha de duas filhas e avó, pelas quais trabalha para ajudá-las nos estudos e reprodução de suas vidas. Márcia é o tipo de mulher trabalhadora que está na base da pirâmide: mulher, negra, pobre. Três determinações articulam sua condição de vida: gênero, raça e classe, condição socioespacial distinta das patroas brancas e classe média alta e média.

Ângela Davis (2016) mostrou com perspicácia a inter-relação entre questões de gênero, raça e classe, ao abordar a condição da mulher negra a partir da escravidão nos Estados Unidos da América que apresenta semelhanças e diferenças ao Brasil, ao dizer:

> Proporcionalmente, as mulheres negras sempre trabalharam mais fora de casa do que suas irmãs brancas. O enorme espaço que o trabalho ocupa hoje na vida das mulheres negras reproduz um padrão estabelecido durante os primeiros anos da escravidão. Como escravas, essas mulheres tinham todos os outros aspectos de sua existência ofuscados pelo trabalho compulsório. Aparentemente, portanto, o ponto de partida de qualquer exploração da vida das mulheres negras na escravidão seria uma avaliação de seu papel como trabalhadoras. [...] Embora as mulheres negras desfrutassem de alguns duvidosos benefícios da ideologia da feminilidade, não raro presume-se que a típica escrava era uma trabalhadora doméstica – cozinheira, arrumadeira ou *mammy* na "casa-grande". [...] (Davis, 2016: p. 17).

Ao iniciar sua obra pelo capítulo "O legado da escravidão: parâmetros para uma nova condição da mulher" e terminar com o capítulo "A obsolescência das tarefas domésticas se aproxima: uma perspectiva da classe trabalhadora", Davis não deixa dúvidas de que as relações de classes são mediadas por questões de gênero e étnico-raciais e são estruturais, ao mostrar que a condição da mulher negra precisa ser base de qualquer análise para a transformação radical da sociedade, e que sua condição nesse tipo de sociedade, em decorrência do "legado da escravidão", está relacionada a esses tipos de trabalhos da reprodução: o trabalho doméstico, o trabalho de cuidadora, o trabalho de limpeza, etc. São as mulheres negras também as que mais tempo se deslocam pela cidade para realizarem os trabalhos de reprodução de outras classes sociais e de toda a sociedade. Por isso, o trabalho, a moradia e a mobilidade precária têm classe, cor e gênero no caso da reprodução social.

Não por acaso que Márcia de Oliveira, filha de Benedita de Oliveira, reproduz a condição de vida da mãe inclusive nessas atividades de trabalho. Isso não quer dizer que não haja mulheres negras ocupando outras posições no processo de produção e reprodução (que são exceção à regra), mas as que ocupam as referidas posições de trabalhos reprodutivos se mostram como confirmação de uma regra, como nos casos estudados nessa pesquisa. Das onze mulheres entrevistadas na empresa de limpeza Top Service, nove eram negras e moradoras da periferia de São Paulo. Quando fomos realizar o grupo focal a indicação dessas trabalhadoras foi feita pela encarregada, e não por nós, e percebemos que elas representam a maioria das trabalhadoras da limpeza como resultado de um processo histórico-social de desigualdade que pesa mais sobre a condição dessas mulheres negras trabalhadoras.

Por isso, compreender o cotidiano de deslocamentos dessas trabalhadoras é chave importante para desvendar as desigualdades da *condição socioespacial*. Márcia relatou o cotidiano de deslocamentos e horários para chegar ao trabalho:

> Eu trabalho numa casa três vezes na semana: segunda, quarta e sexta. Eu saio daqui cinco horas da manhã, pego o trem, desço na Luz (estação de trem). Na Luz pego o Morato (trem sentido a Estação Francisco Morato) e desço na Lapa. Na Lapa eu espero o ônibus e desço na Anhanguera (rodovia), ali no Parque São Domingos [...] Mas eu acho rápido, porque eu saio daqui cinco horas, pego o trem cinco e 10 minutos, cinco e pouco, e quando dá seis horas e vinte minutos eu já estou lá. Quinze para as seis eu estou na Lapa. Aí eu espero o ônibus que passa seis horas e cinco minutos. Ou se não eu pego qualquer ônibus, desço na Anhanguera e vou a pé. Eu gosto de andar. (Márcia de Oliveira, 2018).

Essa rapidez relatada por Márcia está relacionada ao fato de ela morar perto da Estação José Bonifácio da CPTM[26], o que lhe permite chegar ao centro em cerca de trinta minutos, algo que antes da existência da estação era de uma hora e trinta minutos. O transporte metroferroviário permite maior acessibilidade e rapidez, mas não resolve em si o problema da mobilidade urbana, pois ela está vinculada à segregação urbana entre o local de moradia e o local de emprego de boa parte da classe trabalhadora periférica. Márcia tem que sair de sua moradia às cinco horas da madrugada para chegar às seis horas e vinte minutos no emprego e trabalhar até as quinze ou dezesseis horas. Esse tipo de trabalho de reprodução social relaciona-se ao aspecto de que se precisa limpar a casa e preparar o café da manhã para patroas ou patrões e suas famílias. Outro caso semelhante, mas sem o café da manhã para as patroas, é o das trabalhadoras da limpeza na empresa Top Service que reúne cerca de oitenta e oito funcionárias entre encarregadas e auxiliares de limpeza que, nesse caso, precisam chegar antes das 6 horas. O caso da Ismênia dos Santos, que mora no distrito do Itaim Paulista, Zona Leste, e trabalha pela Top Service próximo à Praça da Sé, mostra as complicações disso:

> Para vir é mais rápido porque não tem trânsito, né? Então demoro uma hora, uma hora e vinte minutos. Mas para ir é um karma, o negócio é feio. Porque eu demoro quase três horas para ir embora. (Ismênia dos Santos, 2018).

Para ir e voltar do trabalho, a Ismênia utiliza ônibus do Jardim Camargo Velho, no distrito do Itaim Paulista onde mora há 14 anos, extremo leste, e atravessa a Zona Leste para chegar até a Praça da Sé. Na volta, à tarde, ela faz o mesmo trajeto, mas não utiliza metrô ou trem que permitiria voltar mais rápido, porque precisaria usar mais um ônibus e a empresa paga somente uma condução.

O caso da Ismênia difere de outras trabalhadoras que necessitam de estratégias diferentes de deslocamentos para ir e voltar do trabalho, apesar de ela percorrer grande distância. É o caso da Simone Leite, que relatou: "Eu pego uma condução e demora uma hora. De manhã eu venho de ônibus, e à tarde volto de metrô e trem. Há vinte anos moro no Cangaíba". Essas estratégias de ir de ônibus e voltar de metrô e trem estão relacionadas à

[26] Estação inaugurada em 1999.

rapidez do percurso. Como de madrugada não há congestionamento, é possível ir de ônibus e usar uma única condução, algo totalmente inverso no final da tarde quando o trem se torna a opção mais rápida diante do horário de pico da cidade. No relato da encarregada Adriana dos Santos, fica mais explicita essa condição:

> Porque na madrugada, Sandro, é tranquilo na vinda. Mas na volta, horário de pico, se gasta duas e meia ou três horas. [...] Geralmente cinco e meia a gente já está por aqui. Quer dizer, você pega um ônibus dez para as quatro da manhã, você consegue chegar aqui em uma hora. À tarde não, você demora mais. O mais rápido é uma hora e meia. (Adriana dos Santos, 2018).

O tipo de condução (ônibus, micro-ônibus, trem e metrô) remete à *condição socioespacial* que está dada pelos sistemas viários de transportes produzidos socialmente, mas também pelas condições socioeconômicas que não revelam em si os processos ocultos dessa condição que tem relação direta com a segregação socioespacial, étnico-racial e urbana na metrópole. Diante dessa condição, um dos problemas fundamentais sobre a vida na metrópole de São Paulo relaciona-se ao transporte cotidiano de trabalhadores.

Há outros casos como o de Natalina da Silva que mora no Conjunto José Bonifácio há 35 anos e trabalha perto no Aeroporto de Congonhas, distrito do Jabaquara, e atravessa a fronteira do município de São Paulo para trabalhar no Município de São Bernardo. Ela relatou suas experiências de trabalho passados e atuais:

> Eu, depois que mudei para cá, fiquei quinze anos sendo dona de casa. Depois eu fui trabalhar em Pinheiros. Trabalhei quatorze anos na dona Solange, morando aqui mesmo na Cohab. Depois a dona Solange mudou, foi pra Natal, aí eu parei de trabalhar. Fiquei fazendo os meus bicos também, passando roupa, às vezes fazendo faxina aqui no prédio mesmo, para uma das pessoas que morava aqui e hoje não mora mais. E depois eu fui trabalhar para minha irmã em Santo André, que já vai fazer cinco anos. E vou também pra Congonhas, perto do Aeroporto de Congonhas, para minha sobrinha, uma vez por semana. (Natalina da Silva, 2018).

O caso da Natalina se diferencia das demais, porque ela trabalha para duas parentas: a irmã e a sobrinha. De qualquer modo, suas parentas tem uma condição de vida melhor e conseguem pagá-la para o trabalho de diarista. Ela falou de sua rotina:

> Eu saio daqui de casa as quatro e meia ou quinze para às cinco da manhã. Aí eu pego trem, vou até o Brás, faço baldeação, aí vou até Santo André. Em Santo André eu pego o trólebus e vou até a casa da minha irmã. Como eu tenho a chave, às vezes eu chego lá seis e meia ou quinze para as sete da manhã. Aí chego, abro e vou trabalhando, né. Aí a hora que eu termino às vezes é quatro e meia ou cinco horas (da tarde). Em Santo André eu vou uma vez por semana. [...] Uma vez por semana eu vou para Congonhas, no aeroporto. [...] eu vou até a estação da Luz, e de lá eu pego um ônibus e desço lá. [...] Aí eu vou para a casa da minha sobrinha e tenho a chave também. Daí eu chego mais tarde, porque eu saio cinco e meia da manhã, aí

> eu chego mais tarde lá: sete e meia, já abro e vou trabalhar. Trabalho até umas quatro e meia da tarde. (Natalina da Silva, 2018).

A Natalina leva só para ir cerca de uma hora e meia para chegar até o trabalho em São Bernardo (divisa com Santo André) e duas horas para chegar até Congonhas na mesma cidade, o que mostra um tempo acima da média do que é recomendado por especialistas que falam que a mobilidade cotidiana precisa estar entre trinta e quarenta e cinco minutos (Vasconcellos, 2014; Silva, 2016). O que vemos é o avesso: o cotidiano da mobilidade perversa, que incide sobre corpos, mentes e corações dessas trabalhadoras que se deslocam entre uma e duas horas só para ir ao trabalho, e, depois, para voltarem para casa, às vezes, levam mais tempo devido ao horário de pico. Esse tempo de deslocamento, que se apodera de parte do tempo da vida dessas trabalhadoras, mostra como se tornou uma extensão da jornada de trabalho e não permite que essas pessoas estudem, façam cursos ou atividades criativas como as artísticas e de lazer porque vivem o tempo de deslocamento e, ao chegar em casa, são tomadas pelas atividades de reprodução para si e para a família.

Essa *condição socioespacial* que pesa mais sobre as mulheres negras, também pesa para os homens de modo diferente, e mostra a existência de um tempo de deslocamento que é socialmente determinado pelos espaços diferenciados produzidos em decorrência da segregação urbana e dos sistemas de transportes. O relato de Bene Tavares, diretor do Sintratel, expõe outro deslocamento:

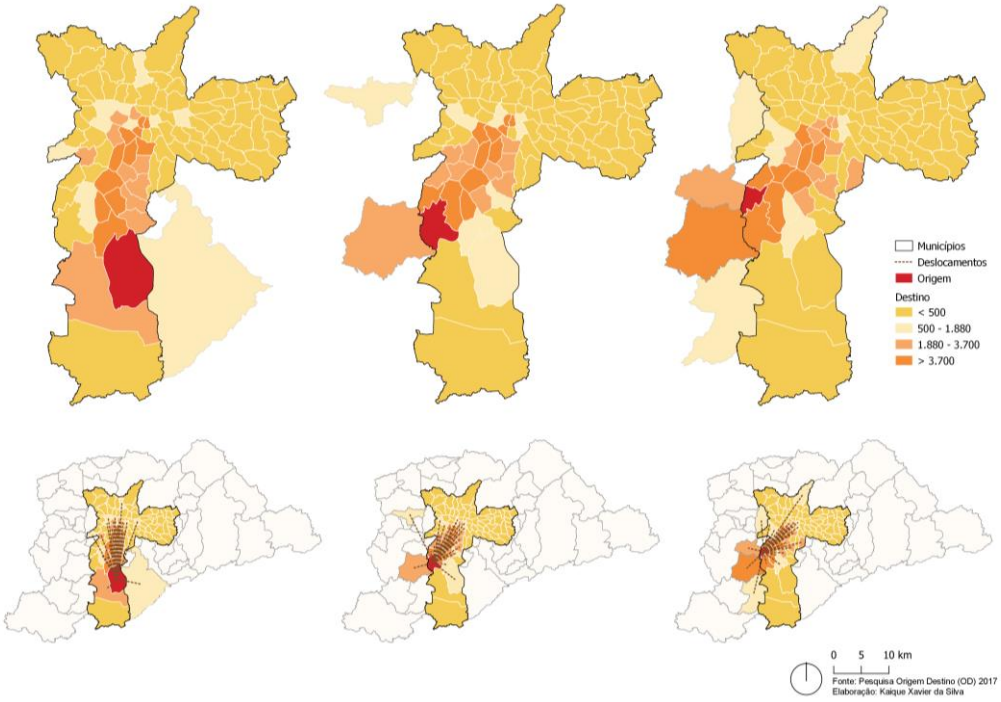
> Eu entro às nove da manhã e saio as dezessete e doze da empresa. Eu saio da minha residência cinco e meia. Aí minha locomoção é pegar ônibus EMTU de Itapecerica que vai até o Capão Redondo. Aí do Capão Redondo eu pego o metrô, a Linha Lilás, né, até a estação Santo Amaro. Aí eu pego trem, sentido Pinheiros, desço na estação Pinheiros, faço baldeação e pego a Linha Amarela no Butantã e desço na estação República. Esse trajeto todo, devido à agilidade do trem e do metrô, demoro uma hora e meia, mais ou menos. Uma hora ou uma hora e meia. Porque de Itapecerica, o EMTU até a estação é trinta minutos. (Bene Tavares, 2018).

Bene utiliza ônibus intermunicipal, três linhas de metrô e uma de trem para chegar ao trabalho e dispende cerca de uma hora e meia nesse trajeto. A distância é relevante, porque ele sai do município de Itapecerica da Serra e vai até a Praça da República no centro do município de São Paulo. Vizinho dele e morador do Jardim Horizonte Azul, no distrito do Jardim Ângela, José Roberto Pires, também diretor do Sintratel, relatou o seguinte:

> [...] As dificuldades são tremendas na Zona Sul. Porque a Zona Sul geograficamente é muito extensa, ela é muito grande. E também não é a região mais populosa aqui de São Paulo, com isso, a infraestrutura do transporte urbano sofre com isso. Porque só alguns pontos têm metrô. Por mais que hoje, por exemplo, eu pego um ônibus pro metrô Capão Redondo. Às vezes quinze para sete eu pego esse ônibus, e eu não consigo chegar aqui às nove. Por qual motivo? Por causa da infraestrutura mesmo, urbana, porque o ônibus que vai pro Capão Redondo ele não pega o corredor M'Boi

> Mirim. E a M'Boi Mirim ela não tem a duplicação da avenida. Ela não tem. Então, ela é um funil. Chega na região do Ângela ali ela tem a duplicação, porém, lá no fundo, nos extremos, ela é mão única. Aí com isso, quando a gente entra no Capão Redondo, para pegar a Avenida Comendador Santana, lá não existe corredor de ônibus. Então hoje, com o crescimento socioeconômico dos últimos anos até mesmo pelo governo Lula, as pessoas adquiriram veículos, compraram carros, né, e aumentou o número de carros na região. Sim, até porque na zona sul o transporte, por mais que melhorou bastante, é diferente do transporte que existe na Zona Leste. O colégio eleitoral na zona leste é outro ponto. Na Zona Sul, o Estado traz, pra Zona Sul, o estado mínimo do mínimo. Aí com isso, você fica totalmente travado na Comendador Santana, até você chegar no metrô Capão. E assim, ele (o Bene) sai de Itapecerica, um bairro e uma região mais distante, eu estou mais próximo, e ele consegue chegar mais rápido do que eu. Por quê? A Estrada de Itapecerica da Serra ele pega um ônibus que vai pelo corredor. Olha só. (José Roberto Pires, 2018).

Figura 17: Deslocamento Distritos de Grajaú, Jd. Ângela e Capão Redondo – 2017



Fonte: Elaboração própria: Mapa Kaique Xavier, dados agrupados Metrô-Pesquisa OD 2017 Sandro Oliveira.

Fica evidente nas duas declarações, tanto de Bene Tavares (branco) como de José Pires (negro), que a *condição socioespacial* para dois trabalhadores da periferia são distintas e de acordo com infraestrutura (existência ou não de corredor de ônibus). Mas eles relatam, por suas vivências cotidianas no transporte, que as diferenças no transporte se relacionam à infraestrutura e ao tamanho da população e do colégio eleitoral. Todavia, a comparação deve ser feita entre os extremos e as condições que Pires vive no extremo sul da cidade são semelhantes às condições de quem vive no extremo leste: os moradores da Cidade Tiradentes sofrem algo parecido, porque chegam a levar em certos dias até uma hora para chegar à Estação de Guaianases da CPTM ou Estação Corinthians-Itaquera do Metrô exatamente pelos congestionamentos e ausência de corredores e de metrô no bairro. Mas, dois aspectos

levantados por Pires estão presentes na realidade: o crescimento de trabalhadores pobres da periferia que adquiriam automóveis e a precariedade da infraestrutura nos extremos da cidade.

A Figura 17 mostra deslocamentos coletivos de três distritos da periferia sul: Grajaú, Jardim Ângela e Capão Redondo, esse último o único com estação de metrô. José Pires é parte dos 147 mil deslocamentos externos diários dos que habitam o Jardim Ângela e precisam se deslocar para trabalho, estudo e/ou outra atividade. Para quem sai do Jd. Ângela por motivo de trabalho e educação o primeiro local de deslocamento é Santo Amaro, com 27.557 viagens diárias, seguido por Capão Redondo, 15.291; Jd. São Luís, 13.622; Moema, 9.392; Itaim Bibi, 7.041; Jd. Paulista, 5.295, e Centro, 5.146. Do Grajaú, o primeiro destino é Santo Amaro, 28.603 viagens diárias; seguido por Cidade Dutra, 23.335; Itaim Bibi, 10.047; Campo Grande, 9.322; e Centro, 7.286. No caso de quem sai do Capão Redondo, também é Santo Amaro, 21.971; seguido por Jd. Ângela, 16.411; Campo Limpo, 14.726; Jd. São Luís, 12.781; e Itaim Bibi, 8.979. Os deslocamentos desses três distritos se concentram na parte da periferia sul e quadrante sudoeste. O Jd. Ângela é o que mais concentra a população negra na cidade com cerca de 60,1%, além de estar em 91˚ lugar de 96 distritos com as menores taxas de emprego formal por dez habitantes participantes da População em Idade Ativa (PIA) com índice 0,50, enquanto que Barra Funda está com 59,24. A tabela mostra o índice por distritos:

Tabela 6: Taxa de Emprego Formal por Dez Habitantes Participantes da PIA

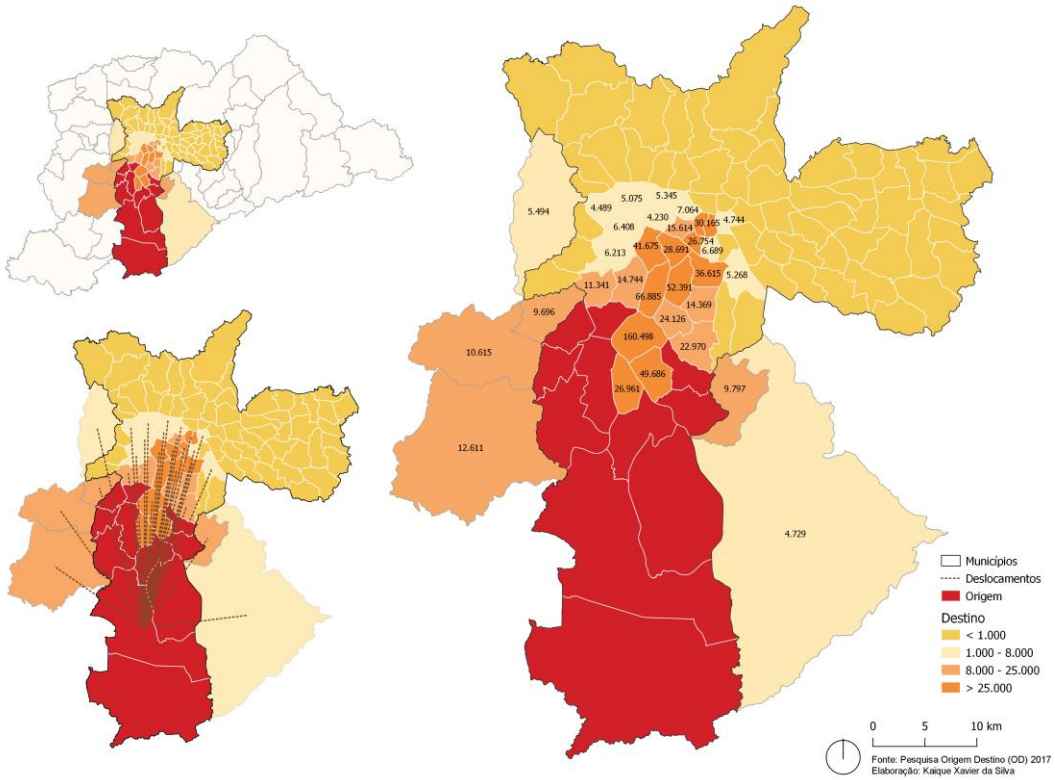
Maior Concentração de Empregos			Menor Concentração de Empregos		
Posição	**Distritos**	**Valor**	**Posição**	**Distritos**	**Valor**
1˚	Barra Funda	59,24	87˚	Vila Curuçá	0,73
2˚	Sé	46,40	**88˚**	**Capão Redondo**	**0,66**
3˚	Itaim Bibi	34,62	89˚	Parelheiros	0,61
4˚	Bom Retiro	22,72	**90˚**	**Grajaú**	**0,60**
5˚	Bela Vista	21,69	**91˚**	**Jardim Ângela**	**0,50**
6˚	Santo Amaro	21,18	92˚	Brasilândia	0,47
7˚	Brás	21,08	93˚	Tremembé	0,44
8˚	República	18,48	94˚	Anhanguera	0,40
9˚	Pinheiros	17,96	95˚	Iguatemi	0,35
10˚	Lapa	17,38	**96˚**	**Cidade Tiradentes**	**0,24**

Fonte: Mapa da Desigualdade 2019, Nossa São Paulo.

Essa concentração de empregos no centro expandido e no quadrante sudoeste mostra a separação entre trabalho e moradia da classe trabalhadora periférica, além de aprofundar a desigualdade urbana existente na sociedade. Capão Redondo, Grajaú e Jardim Ângela aparecem entre os dez distritos com menor concentração de empregos e aquele que ocupa a última posição é exatamente o de Cidade Tiradentes, na periferia leste da cidade, quinto distrito com maior concentração de população negra.

Cerca de 799 mil viagens externas diárias[27] da periferia sul para outras localidades mostram o deslocamento massivo que não pode ser visto com naturalidade nesse cotidiano da mobilidade perversa. O mapa destaca trinta e dois maiores destinos:

Figura 18: Deslocamentos Externos Por Modo Coletivo – Periferia Sul – 2017



Fonte: Elaboração própria: Mapa Kaique Xavier, dados agrupados Metrô-Pesquisa OD 2017 Sandro Oliveira.

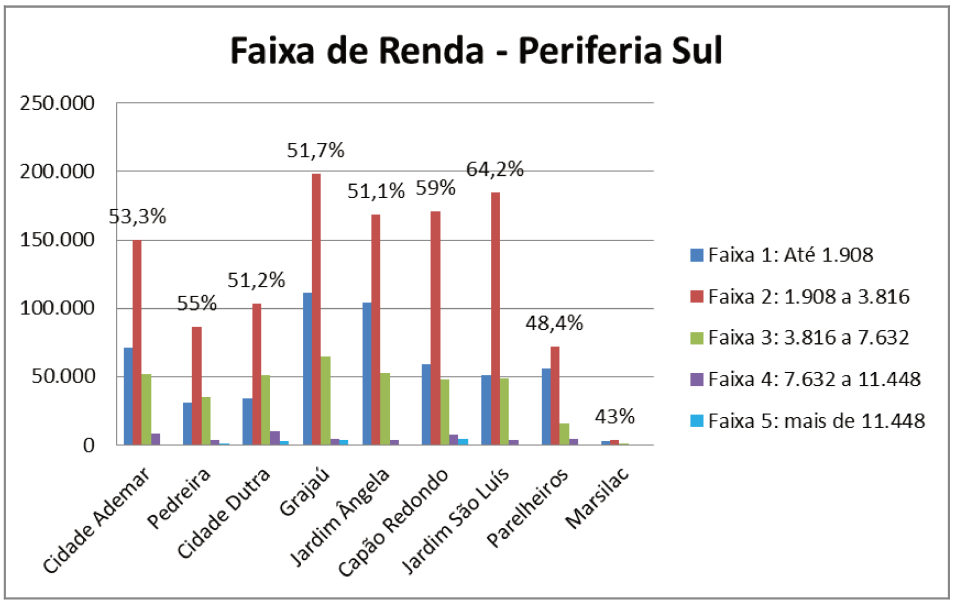
A periferia sul, cantada em ritmo da poesia pelo grupo de rap Racionais MC's, que nomeou as quebradas e tratou com respeito "cada lugar, um lugar, cada lugar, uma lei" em que cantam diferenças e semelhanças das periferias da cidade deixando cientistas sociais atentos a esse modo de vida, é um território em que as dificuldades de habitar e se deslocar são enormes e vividas na pele no cotidiano de sua população. O mapa de deslocamentos externos mostra o fluxo massivo de deslocamentos para diversos distritos do quadrante sudoeste. Trabalhadores da periferia sul vão para localizações de empregos como Santo Amaro (160.498), Itaim Bibi (66.885), Moema (52.391), Campo Grande (49.686), Pinheiros (41.675), Vila Mariana (36.615) e Centro (30.165).

Como determinação desses deslocamentos, verifica-se a alta concentração de população de baixa renda nas periferias e a baixa concentração de empregos nesses territórios,

[27] Periferia sul: viagens interna Modo Coletivo foram 802 mil, somadas as 799 viagens externas totalizaram 1,6 milhões; somadas aos 866 mil do Modo Individual totalizaram 2,4 milhões de viagens diárias.

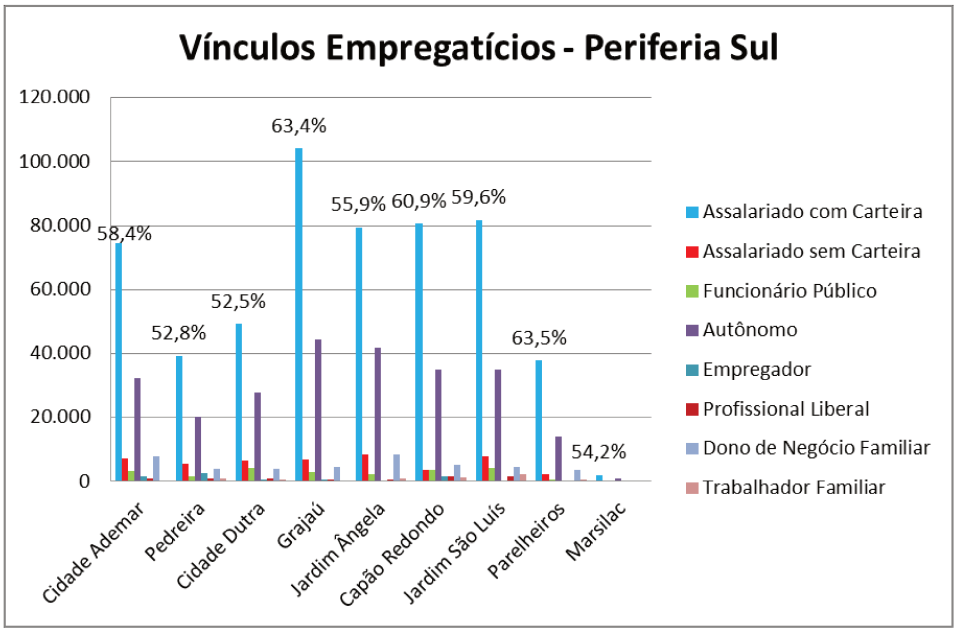
o que provoca massivos deslocamentos pendulares casa-trabalho-educação cuja concentração dessas atividades se dá no centro expandido e quadrante sudoeste:

Figura 19: Faixa de Renda Familiar por Zona de Residência – Periferia Sul – 2017



Fonte: Metrô-Pesquisa OD 2017. Elaboração própria. Em Reais de Abril de 2018.

Figura 20: Vínculo Empregatício – Periferia Sul – 2017



Fonte: Metrô-Pesquisa OD 2017.

Na periferia sul, na Figura 19, as faixas 1 e 2 representam baixíssima e baixa renda que somadas totalizavam 1,6 milhão de habitantes que viviam com até 4 salários mínimos, o que, em termos percentuais, representava cerca de 79,5% da população, e mostra como a periferia tem sido o lugar de trabalhadores superexplorados no trabalho e espoliados

nas condições de moradia e vida, enquanto a classe média foi de apenas 17,6%. Destaque para Parelheiros com 85,9%; Jardim Ângela 82,7%; Jardim São Luís 81,8%; Grajaú 80,8%; e Capão Redondo 79,5%, com deslocamentos prioritários para Santo Amaro e Parelheiros o destino prioritário é para o Itaim Bibi. Na Figura 20, por sua vez, a média geral foi de 58,7% de trabalhadores com carteira assinada; 26,9% autônomos; e 5,2% trabalhadores sem carteira. Trabalhadores com carteira no Grajaú foi 63,4%; no Jardim Ângela 55,9%; e Capão Redondo 60,9%; e autônomos respectivamente 27%, 29,4% e 26,3%. A média geral de donos de negócio familiar foi 4,5%; de empregadores e profissionais liberais 0,7% cada.

Essa distância espacial e social da periferia em relação aos centros de empregos, cujo território periférico foi produzido por trabalhadores por meio de programas habitacionais do Estado, autoconstrução e mutirões populares, faz com que determinados indivíduos, que obtiveram formação universitária e emprego com rendimento médio em certas categorias de trabalho, necessitem mudar de bairro para viver mais próximo à localização do emprego. Como disse o amigo Moisés Barros, em uma partida do Corinthians, e que morou na Cohab 2: "todo mundo da Cohab que melhorou de vida mudou para o Tatuapé", distrito que hoje faz parte do centro expandido, mas há pessoas que ascenderam pela renda e ficaram no lugar, análise de Jessé Souza (2010). A publicitária Gabriela Nogueira, 24 anos, moradora da Cohab 2, trabalha numa empresa de telefonia no distrito do Itaim Bibi e pensa em mudar para o centro para ficar mais próxima de seu trabalho, apesar de amar o bairro em que cresceu:

> Eu moro na Cohab 2, Zona Leste de São Paulo, e trabalho na Berrini, Zona Sul. São dois extremos, praticamente. Em média 56 km de distância. Eu percorro mais de 100 km, todos os dias, para ir e voltar. Meu caminho é longo e com vários tipos de transporte, são eles: 1) Ou eu caminho 2 km a pé até a estação de trem (CPTM) José Bonifácio. Ou eu pego um micro-ônibus (3738-10) até a estação Dom Bosco, ambas da mesma linha (Coral da CPTM); 2) Pegando o trem, necessariamente, vou até a estação final – Luz. Chegando na estação final, eu faço transferência para a Linha Amarela do Metrô (Via 4). E desço na estação Pinheiros; 3) Chegando na estação Pinheiros eu faço transferência para a linha Esmeralda, da CPTM, e, por fim, desço na estação Berrini. Aqui é estação final, mas ainda caminho uns 900 metros até o prédio que eu trabalho. Em dia tranquilo, sem correria e bom funcionamento dos transportes, eu levo cerca de 2 horas para ir e 1 hora e 30-40 minutos para voltar. (Gabriela Nogueira, 2019).

A Gabriela, que recebe uma renda um pouco maior que três salários mínimo em início de carreira, representa a realidade de alguns (as) trabalhadores (as) que tiveram pequena mobilidade social pelo trabalho, ascenderam para uma condição média de remuneração e conseguem mudar de bairro para morar mais próximo ao trabalho. Contudo, essa não é a realidade da maioria. O caso de Jéssica Sousa, 26 anos, auxiliar de enfermagem, moradora do Jardim Lourdes, distrito de Lajeado, mostra isso:

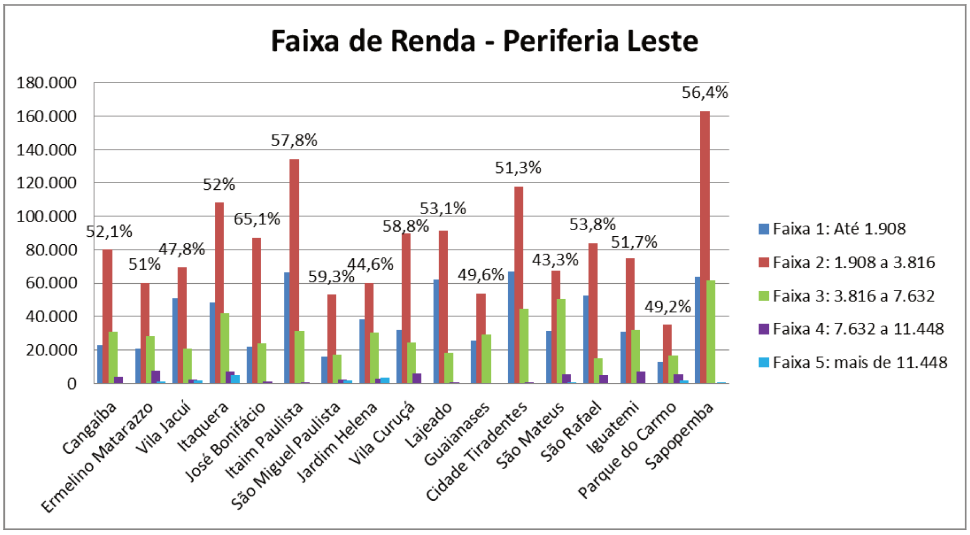
> Pego uma condução na esquina de casa até a Estação de Guaianases. Lá pego o trem até Estação da Luz e faço transferência para a Linha 1 Azul até a Estação Paraíso. Depois mais dez minutos andando até chegar no meu destino tudo em torno de no máximo duas horas e meia. [...] A demora no intervalo de um trem para outro faz com que lote muito, aí é aquela situação: muitas vezes o trabalho não é cansativo, mas já chegamos lá cansados e estressados devido o transporte. [...] Costumo conversar com uma pessoa no ônibus que pego na volta para casa. Quando não a encontro já logo penso que uma de nós está atrasada ou algo aconteceu com ela. [...] Conversamos que o trabalho não é cansativo, mas o transporte é que cansa e estressa, e faz com que o dia fique estressante. Isso eu só vim entender quando passei a trabalhar a noite e no qual pego o contra fluxo (vazio) e realmente é uma verdade. [...] Vi os guardas tomando a mercadoria do pessoal que não tem trabalho, mas procura uma fonte de renda dentro do trem. Isso nós vemos praticamente todos os dias. Eles deram pra ir disfarçados como uma pessoa normal, o que faz pensar que uma pessoa qualquer pode ir lá e pegar a mercadoria do outro se passando por um guarda metropolitano. [...] Minha opinião é que os vendedores ambulantes estão procurando uma fonte de renda assim como qualquer outro trabalhador. Não me importa de onde vem a mercadoria, apenas de ver o esforço deles ali vendendo e não roubando já está muito bom. O problema é quando eles decidem andar dentro do trem lotado, aí fica difícil. [...] Situações constrangedoras sempre tem. Mas os guardas estão ocupados correndo atrás dos vendedores ambulantes aí quem entra em ação são os próprios usuários de transporte colocando para fora do metrô o rapaz que abusava de uma mulher. [...] (Jéssica Sousa, 2019).

Jéssica trabalha num hospital no bairro do Paraíso, distrito de Vila Mariana, e narrou seu cotidiano de deslocamento e situações que acontecem. Diferente da Gabriela, ela não tem formação universitária, mas ensino médio e curso técnico de enfermagem. Na condição de técnica, ela conseguiu emprego de auxiliar de enfermagem que, diferentemente do cargo de enfermeira padrão que recebe um salário médio, as auxiliares são as operárias do sistema hospitalar e estão entre as que recebem os mais baixos salários, porém, são as responsáveis pelo trabalho manual de injeção, medicação, organização dos instrumentos de cirurgia utilizados por médicos (as) e outras atividades. As auxiliares cumprem uma função do trabalho para o capital de operacionalização de medicamentos e aplicação em pacientes, cuidado e manutenção dos instrumentos de trabalho e parte da burocracia hospitalar.

Ela não pensa em mudar da casa de seus pais para morar próxima de seu trabalho por uma condição de classe em decorrência de sua renda que estava entre um e dois salários mínimos, mas disse: “reconhecendo a minha realidade, sei que onde trabalho só mora gente de alto nível. Sendo assim, eu morando próximo à estação já muda muita coisa”. A estação a que se refere é a de Guaianases, porque ela mora cerca de 15 minutos de transporte coletivo dessa estação. Com o aumento do transporte individual, muitos trabalhadores (as) na periferia adquiriram carros, e a Estrada do Lajeado Velho não comporta o alto fluxo de veículos, o que faz com que ela leve, na maioria das vezes, entre 30 minutos e 1 hora para chegar à estação, depois, mais 1 hora e 20 minutos até o trabalho e porque não há como implantar a faixa de ônibus para o transporte coletivo circular rápido, sem alargar a avenida, pois o custo é alto.

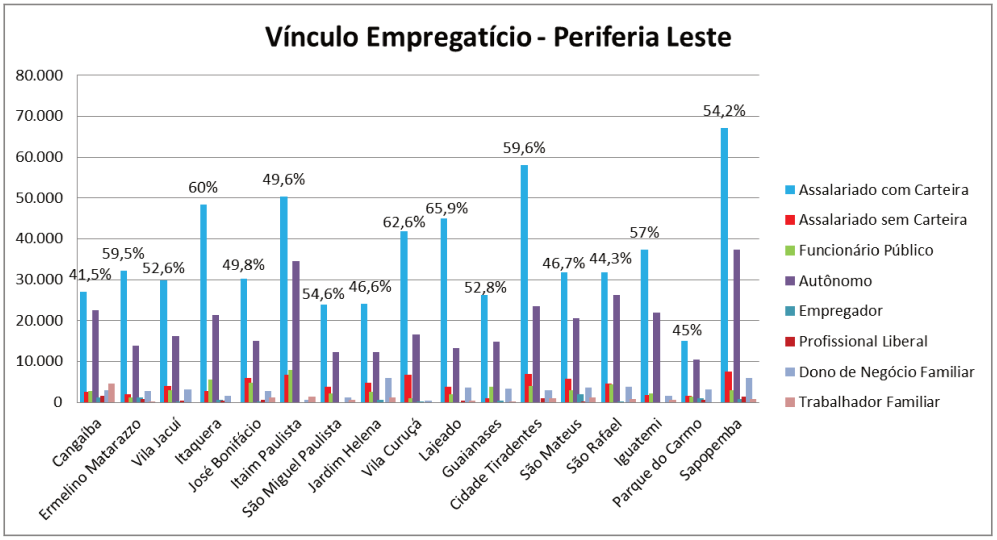
A situação da distribuição da renda e vínculo empregatício na periferia leste é elucidativa, mas não conclusiva, da desigualdade socioespacial na cidade e metrópole:

Figura 21: Faixa de Renda Familiar Zona de Residência – Periferia Leste – 2017



Fonte: Metrô-Pesquisa OD 2017. Elaboração própria. Em Reais de Abril de 2018.

Figura 22: Vínculo Empregatício – Periferia Leste – 2017

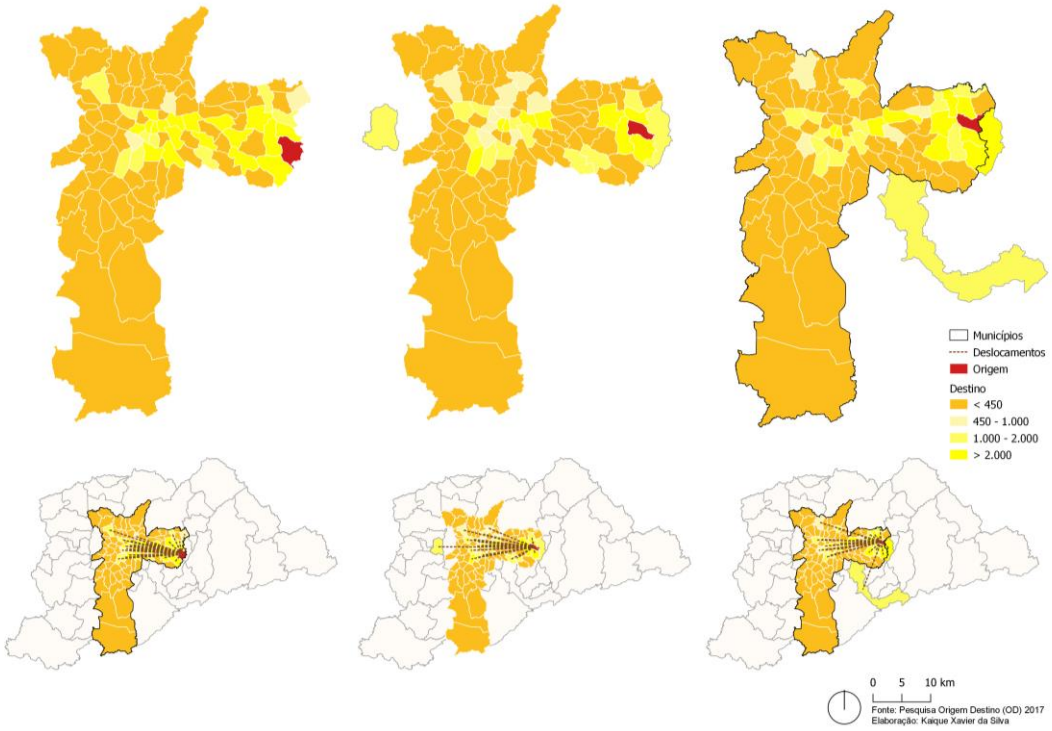


Fonte: Metrô-Pesquisa OD 2017. Elaboração própria.

Na periferia leste, as faixas 1 e 2 totalizavam 1,8 milhão de habitantes que viviam com até 4 salários mínimos e representavam cerca de 78% da população, enquanto a classe média foi de 19,2%. Destaque para Lajeado que, isoladamente, subiu para 89,3%; São Rafael, 87,5%; Itaim Paulista, 86,3%; Vila Jacuí, 83%; José Bonifácio, 81,4%; e Cidade Tiradentes, 80,3%. Outros distritos abaixo da média merecem destaque: São Miguel Paulista, 76,9%; Itaquera, 76,7%; Jardim Helena, 73% (sétimo em população negra); Iguatemi, 70%. A média geral de trabalhadores assalariados foi de 53,5% e de autônomos 28,6%, destaque para

Lajeado com 65,9% e 19,3% respectivamente; Vila Curuçá com 62,6% e 24,9%; Itaquera com 60% e 26,4%; Cidade Tiradentes com 59,6% e 24,1%; Sapopemba com 54,2% e 30,1%; e Guaianases com 52,8% e 29,7%. A média geral de donos de negócio familiar foi de 4,2%; de empregadores 0,7%; e profissionais liberais de 0,6%.

Figura 23: Deslocamentos Distritos Cid. Tiradentes, Guaianases e Lajeado – 2017



Fonte: Elaboração própria: Mapa Kaique Xavier, dados agrupados Metrô-Pesquisa OD 2017 Sandro Oliveira.

O mapa dos distritos de Lajeado (residência da auxiliar de enfermagem Jéssica Sousa), Guaianases (residência das auxiliares de limpeza Fernanda dos Santos e Marilda Meireles) e Cidade Tiradentes mostra a dinâmica de deslocamento por modo coletivo origem-destino para as localizações que vão a maior parte dessas trabalhadoras.

Para quem sai da Cidade Tiradentes ao trabalho, o primeiro local de deslocamento é o Centro, com 10.237 viagens diárias; seguido por Tatuapé, com 7.329; Iguatemi, 6.930; Guaianases, 6.342; e São Mateus, 5.474. Importante notar que a posição geográfica de Cidade Tiradentes e os consequentes sistemas viários (Avenida Metalúrgico, Estrada do Iguatemi, Avenida Ragueb Chohfi, Avenida Jacu Pêssego e Rua Luís Mateus) e os sistemas de transporte (ônibus e micro-ônibus) existentes determinam os destinos desses trabalhadores. Como sabemos, nem metrô (alta capacidade) nem monotrilho (média capacidade), com a Estação São Mateus inaugurada no fim de 2019, chegarão nesse distrito, mantendo as barreiras de deslocamentos mesmo para a circulação de transporte individual, devido ao intenso congestionamento.

Quem reside em Guaianases tem seu deslocamento prioritário para Itaquera, com 5.384 viagens; seguido por Cidade Tiradentes, 4.847; José Bonifácio, 3.506; e Centro, 2.577; enquanto que os habitantes do Lajeado vão primeiro para o Tatuapé, 5.771; depois para o Centro, 5.699; Vila Curuçá, 5.600; Itaquera, 4.786; e São Miguel Paulista, 3.881. Ambos os distritos, diferente de Cidade Tiradentes, tem possibilidades maiores de linhas de ônibus e destinos, além de usufruírem da Estação Guaianases da CPTM que permitem chegar ao centro em cerca de 40 minutos.

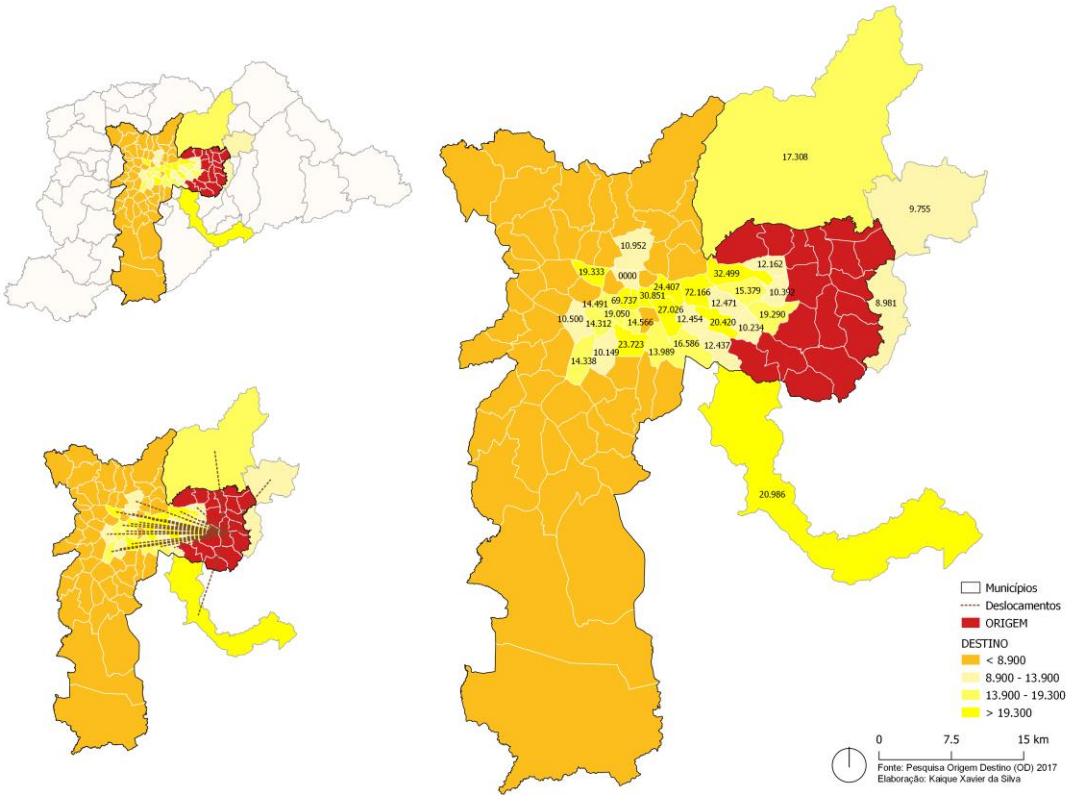
Essa realidade, vivida no cotidiano por esses trabalhadores (as) entrevistados (as), representa o universo maior de indivíduos que vivem as mesmas condições diariamente. Isso nos levou a considerar o que Alves (2018) chamou de diferenciação espacial, a qual resulta em espaços diferenciados que são resultados da segregação urbana. Essa diferenciação é resultado do processo de circulação tanto do capital como do trabalho que contribui para a produção do espaço e reforça essas diferenças, já que tais diferenças têm fundamento de classe as quais os trabalhadores percebem e buscam entender a partir das experiências vividas na realidade urbana, numa realidade que é a expressão das contradições entre relações sociais de produção e desenvolvimento das forças produtivas no processo de acumulação do capital por meio de sua produção e circulação, e que resultam em espaços diferenciados por áreas na metrópole tais como periferias, subúrbios, centro expandido e sub-regiões.

A classe trabalhadora de baixa renda, com escolaridade baixa ou média, reúne a população negra e a maior parte dos habitantes da periferia, o que mostra que esses deslocamentos mais longos e distantes têm cor, raça e gênero, porque as mulheres também são maioria das trabalhadoras precárias e que necessitam realizar as funções de limpeza, domésticas e copeiras antes de qualquer outro funcionário. Os trabalhadores superexplorado no trabalho, espoliados no espaço urbano pelo aluguel excessivo ou renda da terra e custo do transporte, sobrevivem ao que Harvey (2014b) designou por acumulação por despossessão, desdobramento da acumulação primitiva que aprofundaremos adiante.

Despossuídos dos meios de realização da vida e da reprodução social, já que o trabalho se tornou meio para realização da acumulação de capital, a maior parte desses (as) trabalhadores (as) vivem condições de trabalho, moradia e deslocamento que são oriundas da precariedade das funções do trabalho numa relação social em que a economia política da urbanização pode revelar o elo perdido das contradições das relações de classe na consciência social e cotidiana desses sujeitos sociais.

Na Figura 24 no mapa de deslocamento da periferia leste, pode-se observar o fluxo e as localidades de destino da massa de pessoas que circulam diariamente:

Figura 24: Deslocamentos Externos Por Modo Coletivo – Periferia Leste – 2017



Fonte: Elaboração própria: Mapa Kaique Xavier, dados agrupados Metrô-Pesquisa OD 2017 Sandro Oliveira.

O mapa mostra os trinta e dois maiores deslocamentos externos de parte dos 788 mil[28] por transporte coletivo da periferia leste para localizações de empregos no centro expandido e subúrbio como Tatuapé (72.166), Centro (69.737), Penha (32.499), Brás (30.851), Mooca (27.026), Belém (24.407), Vila Mariana (23.723), Município de Santo André (20.986), na sub-região sudeste, e Município de Guarulhos (17.308), na sub-região nordeste. Itaim Bibi, distrito onde trabalha Gabriela, recebe 14.338 viagens e Vila Mariana, distrito onde trabalha Jéssica, recebe 23.723 viagens diárias originadas da periferia leste.

Com isso, fica perceptível, na análise comparativa entre periferia sul e periferia leste, que "periferia é periferia em qualquer lugar", quando vemos os indicadores de baixa renda, baixa concentração de emprego, concentração da população negra e viagens diárias externas para outras localizações onde se concentram emprego, educação, lazer, saúde e outras necessidades básicas e humanas desigualmente distribuídas na metrópole de São Paulo.

Os deslocamentos externos da periferia sul por transporte coletivo chegaram, em 2017, a 799 mil viagens diárias, enquanto na periferia leste, 788 mil. Essa necessidade de viagens diárias entre moradia e trabalho resulta no tempo de deslocamento socialmente

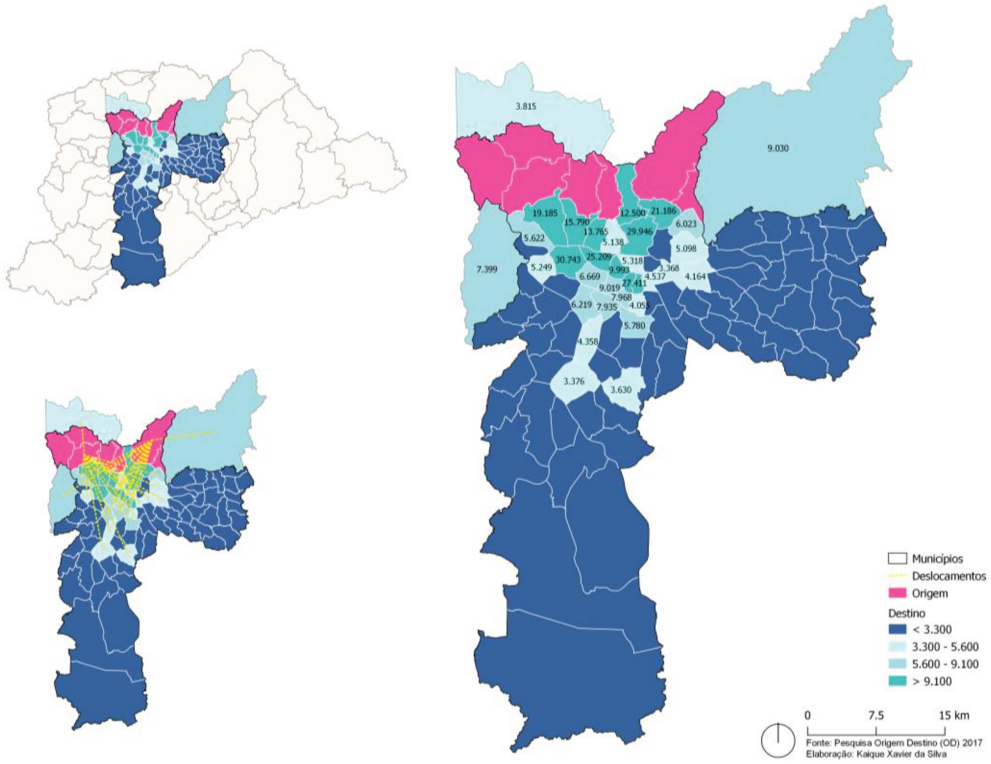
[28] Periferia Leste: viagens internas por Modo Coletivo é 797 mil, somada as 788 viagens externas totalizaram 1,5 milhões, que somadas as 1,01 milhão do Modo Individual totalizaram 2,5 milhões de viagens diárias.

determinado pela segregação urbana e que se desdobra para a o cotidiano da mobilidade perversa, se impõe para maior parte da classe trabalhadora que vive nas periferias e necessita se deslocar diariamente longas distâncias, sob condições precárias de transporte coletivo, assédio para as mulheres e arcando com o custo pelo deslocamento que não deveria ser dos trabalhadores, exceto os casos que recebem vale-transporte das empresas pelas quais estão empregados formalmente ou estudantes que adquiriam o direito ao passe livre estudantil.

Essa desigualdade urbana é resultado do processo de urbanização em que produção e reprodução do urbano se fazem na lógica capitalista da produção do espaço, e desenvolve espaços diferenciados entre as classes não apenas por renda, mas por bairros e regiões oriundas das segregações socioespaciais, étnico-raciais e urbanas. A periferia segue sangrando, sofrendo e agonizando nos deslocamentos diários e isso caracteriza a *condição socioespacial* da classe trabalhadora periférica e mostra, para aqueles que teimam em reconhecer as classes sociais e negam sua existência, que a formação das classes, em geral, e da classe trabalhadora, em particular, perpassa segregação e mobilidade urbana como condição diferenciada de tempo de deslocamento e acesso às oportunidades desigualmente distribuídas na metrópole paulista. Circular pela urbe representa um direito à cidade que não significa apenas se apropriar do que existe nela, mas de produzir outro espaço por relações humanizadoras e emancipadoras.

Na periferia norte-noroeste, a dinâmica de deslocamento altera um pouco em relação às periferias sul e leste, mas o padrão de deslocamento massivo se mantém, apesar da concentração de empregos ser alta nos distritos de Jaraguá e Anhanguera devido à presença de fábricas, galpões de logística e proximidade com as rodovias Anhanguera e Bandeirantes, além desses distritos estarem colados ao subúrbio dessa área. Há uma particularidade que a periferia norte-noroeste está próxima a Serra da Cantareira, onde residem indivíduos das classes médias altas e classes dominantes que vivem em mansões em meio a área verde da serra, ao mostrar a exclusividade de se viver “próximo a natureza” e desfrutar de uma localização que é vista por distinção entre moradores de favelas e bairros autoconstruídos do entorno. A Figura 25 mostra o padrão de deslocamento:

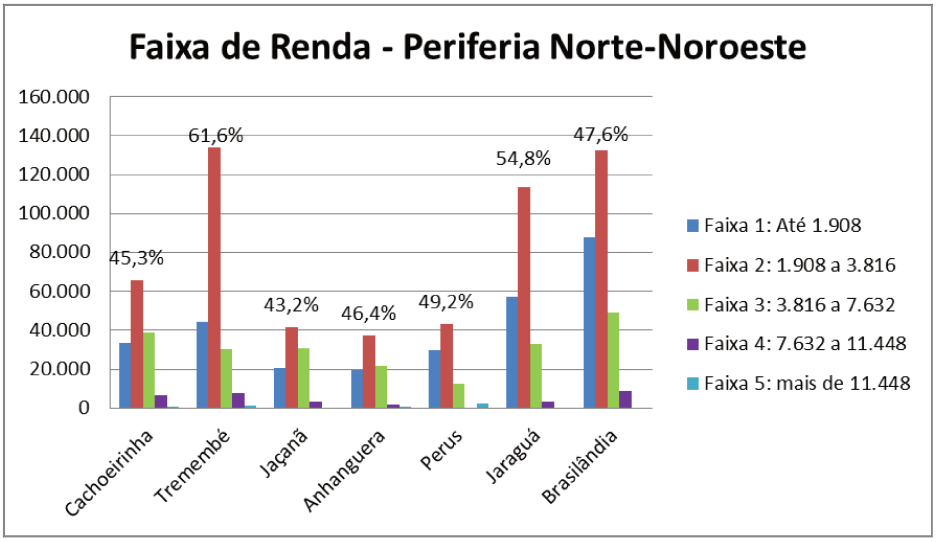
Figura 25: Deslocamentos Externos Modo Coletivo - Periferia Norte-Noroeste – 2017



Fonte: Elaboração própria: Mapa Kaique Xavier, dados agrupados Metrô-Pesquisa OD 2017 Sandro Oliveira.

A Figura 25 mostra os 171 mil e 230 mil[29] deslocamentos externos por transporte coletivo da periferia norte-noroeste para localizações de empregos nos distritos de Lapa (30.743), Santana (29.946) Centro (27.411), Barra Funda (25.209), Tucuruvi (21.186), Pirituba (19.185) e Freguesia do Ó (15.790), no subúrbio e centro expandido.

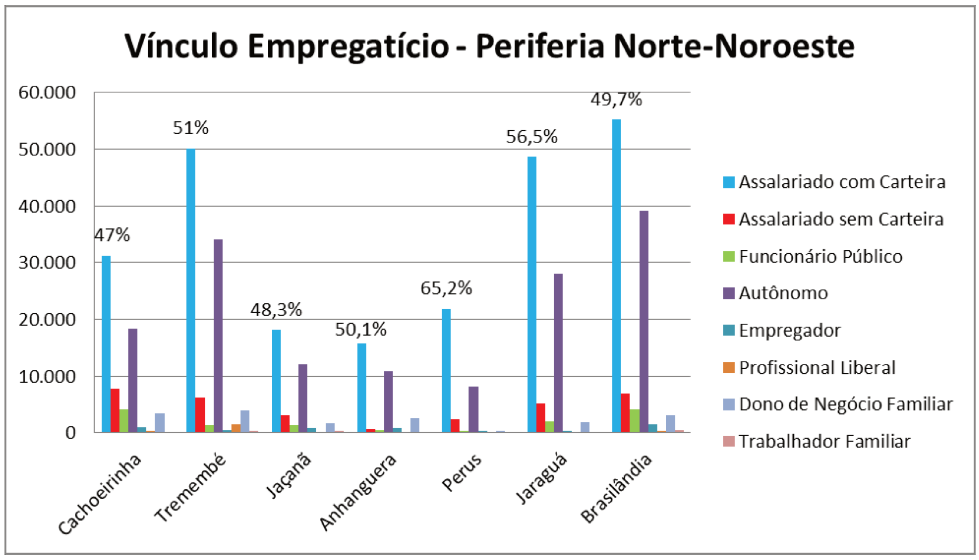
Figura 26: Faixa Renda Familiar Zona de Residência – Periferia Norte-Noroeste



Fonte: Metrô-Pesquisa OD 2017. Em Reais de Abril de 2018. Elaboração própria.

[29] Norte: viagens internas coletiva 93 mil somadas às externas totalizaram 264 mil, mais individual totalizaram 481mil; Noroeste: viagens internas coletiva 175 mil somadas às externas totalizaram 405 mil, mais individual totalizaram 572 mil.

Figura 27: Vínculo Empregatício – Periferia Norte-Noroeste – 2017



Fonte: Metrô-Pesquisa OD 2017. Elaboração própria.

Na periferia norte-noroeste, as faixas 1 e 2 totalizavam 860 mil habitantes, sendo 340 mil da Norte (74%) e 520 mil da Noroeste (79,7%) com até 4 salários mínimos, média de 76,8%; a classe média de 19,4%. Nos distritos de Perus era 83,3%; Jaraguá 82,3%; Tremembé 82%; Brasilândia 79,1%; Anhanguera 70,6%; Cachoerinha 68,3%; e Jaçanã 64,6%; o quê mostra concentração de trabalhadores de baixa e baixíssima renda. A média geral de assalariados com carteira era de 51,9% e autônomos 32,5%. Destaque para Perus com 65,2% e 24,2%; Jaraguá 56,5% e 32,5%; Tremembé 51% e 34,7%; e Brasilândia 49,7% e 35,2%. Havia 3,6% donos de negócio familiar; 1,1% empregadores; e 0,5% de profissionais liberais.

A distribuição desigual da renda é uma manifestação da divisão socioespacial das classes sociais nas periferias, subúrbios e centro expandido. Nos casos apresentados aqui, trabalhadores de baixa e baixíssima renda habitam majoritariamente as periferias e sua condição de classe está diretamente associada ao tempo de deslocamento diário. Essas são algumas das características e determinações da *condição socioespacial* da classe trabalhadora periférica que explica os longos tempos de deslocamentos residência-trabalho. Se para a física o tempo é relativo de acordo com o espaço e a matéria, foi só com a industrialização-urbanização que o tempo passou a expressar o espaço produzido, e que tal produção está mediada pela separação entre as classes sociais e diferentes espaços da metrópole, ao provocar sofrimento do tempo de deslocamento aos pobres. Como proferiu sabiamente José Saramago a respeito do desconhecido:

> [...] há que ter o máximo de cuidado com aquilo que se julga saber, porque por detrás se encontra escondida uma cadeia interminável de incógnitas, a última das quais, provavelmente, não terá solução. (Saramago, 2004: p. 309).

1.4. Ideologia da circulação: custo e tempo do transporte na reprodução social

Quem nunca chegou atrasado ao emprego? Lembro-me de como era difícil chegar pontualmente às oito da manhã na Rua Padre Raposo na Mooca após ir dormir uma e meia da madrugada no lar na Cohab 2 Itaquera, depois de chegar da faculdade que ficava em Santo André. Essa experiência urbana cotidiana de trabalhar, estudar e voltar para casa mostra a práxis que foi um dos grandes desafios que encontrei nos quatro anos de graduação que enfrentei, tralhando como office boy e que encontram milhares de trabalhadores da metrópole de São Paulo. Chegar no horário ao trabalho era exceção, já que a regra era atrasar, e o atraso sempre tinha componentes do cotidiano de uma realidade que envolvia congestionamento ou de demora do ônibus para passar nos horários ou mesmo conseguir entrar em um vagão de trem e metrô. As justificativas para o atraso pareciam desculpas de quem não acordava mais cedo para evitar isso. O peso da responsabilidade com o emprego fazia com que o estresse se fizesse presente na vida desse rapaz comum da periferia de São Paulo.

Esse tempo de deslocamento de quem residia na Cohab 2, trabalhava na Mooca e estudava em Santo André não era visto como fator de desigualdade social. Mas eu vivia isso sem entender e ter consciência do porquê. Esse pode ser um dos motivos que muitas empresas não empregam trabalhadores que moram nas quebradas dos extremos das periferias da cidade, pois temem os atrasos e querem evitar o alto custo de vale-transporte com esses deslocamentos. Ou porque a questão de fundo é que esse tempo de deslocamento se tornou uma *condição socioespacial* de diferenciação invisibilizada entre as classes, porque é socialmente determinado por um processo de urbanização que separa e distancia as classes no espaço urbano, sendo que empregadores avaliam o potencial de eficiência dos indivíduos no trabalho usando como variável o lugar de moradia, que se tornou componente essencial na formação socioespacial das classes, pois passou a diferenciá-las também pelo lugar em que se mora e o lugar de trabalho e estudo. Esse tempo de deslocamento é oriundo da infraestrutura de circulação desigual que foi produzida e se reproduz por argumentos técnicos de quem domina o conhecimento e a prática de organização dos sistemas viários na metrópole, no caso os engenheiros civis, de tráfico e de transporte. Esse discurso técnico-científico[30] baseia-se numa definição de demanda e planejamento como modelos convencionais que desconsideram a totalidade das determinações políticas, econômicas, sociais e ideológicas da produção e circulação de mercadorias no processo de urbanização da sociedade.

[30] Vasconcellos (2001: p. 16-17) faz a distinção entre enfoques sociológico do transporte de técnico e social. O enfoque sociológico permite analisar os padrões de viagem em função de condições sociais.

O processo de urbanização adotado no Brasil desde a década de 1930 tem potencializado o desenvolvimento desigual e produtor de espaços diferenciados em nossas metrópoles, outro aspecto de determinação do tempo de deslocamento. O crescimento vertiginoso e a aglomeração urbana de indivíduos e atividades econômicas com alta concentração de renda para as classes dominantes é resultado de determinadas formas de produção, e resultou na expansão e formação de regiões e conurbações metropolitanas. Isso tem exigido, cada vez mais, planejamento e articulação política e econômica entre os diversos agentes, classes e fatores que envolvem tal expansão, o que chegou à condição de mobilidade precária tal como definida por Ricardo Barbosa da Silva (2016), que destacou nesse processo histórico e geográfico três aspectos:

> A compreensão do estabelecimento da mobilidade precária no cotidiano da metrópole de São Paulo visa revelar um problema que de exceção parece tornar-se regra. [...] Esta problemática já ganhava impulso ainda na primeira metade do século XX. Tal processo é dividido em pelo menos três momentos cruciais: I) 1930 a 1960, metrópole fora dos trilhos – que representa substituição do transporte sob trilhos (bondes elétricos) para o transporte sobre pneus (ônibus); II) 1960 a 1990, metrópole sob pneus – que representa a massificação do automóvel à classe média como alternativa ao transporte público precário e III) 1990 até os dias atuais, metrópole dirigida – corresponde à popularização do transporte individual privado, resultado do advento do carro popular e da motocicleta destinados à classe trabalhadora como alternativa reiterada do precário transporte público. (Silva, 2016: p. 24)

Todavia, esses três momentos da metrópole paulistana indicam, como pano de fundo, uma urbanização que trouxe consigo contradições entre relações de produção de classes e desenvolvimento das forças produtivas que não são perceptíveis pelo conjunto dos membros dessa sociedade, ao estabelecer e ampliar, pela produção do espaço, a distância entre localização e deslocamento da força de trabalho pelos espaços diferenciados metropolitanos, ao passo que o próprio urbano se constitui como força produtiva de reprodução ampliada do capital em seu franco processo de acumulação.

A compreensão da dinâmica de mobilidade urbana implica a apreensão das determinações da circulação que são oriundas das contradições da produção em geral da mercadoria e, de modo particular, da produção do espaço em cidades cuja expressão é resultado daquilo que Lefebvre (2008) chamou de zona crítica da urbanização. Tal processo teria provocado a implosão-explosão da cidade clássica e colonial e gerado as condições para a periferização, conurbações, metropolização e megacidades que conhecemos na atualidade por sua expansão desenfreada. Nessa escalada, a produção de valor e a venda de mercadoria foram ampliadas para além da venda de tijolos, habitações e centros comerciais, mas o que se vende agora são “cidades” ou partes das cidades que são inseridas no circuito imobiliário

global inaugurado com essa forma de produção do espaço[31] e na distinção entre localizações de espaços diferenciados produzidos socialmente, na qual o modo de produção capitalista, nas palavras de Ana Fani Carlos (2018: 31), passou a realizar-se "[...] no espaço que aparece enquanto condição para a reprodução ampliada assegurada pelo Estado".

Nas contradições presentes na relação localização-deslocamento, o transporte coletivo se tornou um problema a ser resolvido que ficou a cargo do Estado cuja frase nos ônibus não deixava dúvidas: "Transporte: Direito do cidadão. Dever do Estado". Mas como regulador dos meios de transporte o Estado é também regulador das relações sociais ao condensar as lutas e relações de forças das classes e expressar também a acumulação política da sociedade[32]. Diversos estudiosos do transporte e do urbano apontam que tal resolução só pode ser encarada de modo coletivo e comum[33], com o desenvolvimento que combine diversos modais de transporte numa articulação múltipla de possibilidades para garantir a tão almejada mobilidade urbana. No entanto, com o crescimento "desordenado" de parte das metrópoles brasileiras para trabalhadores (mas ordenado para o capital), mostra um processo aparentemente desarticulado ao desenvolvimento urbano planejado e o desaparecimento da origem de classe e da contradição entre a necessidade de circulação de mercadorias e da força de trabalho que é inerente à vida cotidiana, que deixou oculta a dinâmica de produção imobiliária de localizações desiguais desses espaços, pela ausência de controle estatal do uso do solo e consequente controle absoluto do setor imobiliário de localizações que resultam em concentração de sistemas viários, ao determinar como modelo de transporte desde as décadas de 1930 e 1950 a mobilidade urbana centrada no rodoviarismo, enquanto que o transporte coletivo paulatinamente foi sendo entregue às regras do mercado.

Circulação e deslocamento são necessidades do capital e do trabalho nesse modo de produção e circulação de mercadorias que implicam espaço, tempo e determinadas condições para sua realização. O transporte da massa de trabalhadores se constitui em sistemas em que se movimentam grandes quantidades de passageiros e usuários do transporte coletivo, e precisa ser entendido de partida como meio, cuja finalidade é a ligação entre origem (residência) e destino (trabalho, estudo, lazer). Na metrópole paulista, esses sistemas são expressos pelos modos metroferroviário (metrô e trem), rodoviário (ônibus, micro-ônibus e vans) e hidroviário (balsas). Diante de tais necessidades, o desenvolvimento dos sistemas de transportes coletivos resulta dos avanços técnicos e tecnológicos da maquinaria que amplia a

[31] Mariana Fix (2007; 2012) analisou o processo de "cidades globais" e mudanças no circuito imobiliário.
[32] Acumulação política é a noção de Lefebvre (1976) para mostrar o crescimento da instituição Estado. Poulantzas (1978) desenvolveu a noção de Estado como condensação das relações de forças.
[33] Maricato (2015) vê a necessidade de transporte como coletiva e Dardot e Laval (2017) como comum.

capacidade, a quantidade e a velocidade nesses deslocamentos diários, e está determinada pelo tempo de rotação das diversas frações do capital. Um dos transportes que apresenta rapidez, eficiência e alta capacidade é o metrô, visto por muitos analistas do urbano e da engenharia de transporte como um dos mais efetivos meios de transporte para a integração urbana.

> Os metrôs foram introduzidos nas grandes metrópoles europeias e norte-americanas no final do século XIX e início do século XX. O rápido aumento das distâncias de viagens e a impossibilidade de competição em tempo e velocidade por parte das alternativas de superfície favoreceram a implantação maciça de sistemas de metrô, com vistas a melhorar a acessibilidade aos centros de negócio e a descentralização urbana. Após 1920, verificou-se um recesso na construção de novas linhas – e, mesmo, de modernização nas existentes – coincidindo com o período de grande expansão da indústria automobilística e do desenvolvimento do petróleo como fonte energética alternativa. A acessibilidade e a descentralização propiciadas pelos metrôs foram de âmbito limitado, quando comparadas às expansões das fronteiras de urbanização induzidas, posteriormente, pelas autoestradas e vias expressas. (Barat, 1981: p. 13)

Josef Barat e José Carlos Mello (1981) indicam algumas características do planejamento dos transportes urbanos, ao destacar que às distâncias maiores a serem vencidas correspondem os acréscimos na velocidade, avanços tecnológicos dos sistemas de comando de trens e sinalização, além do espaçamento entre estações. Eles enfatizam que os elevados custos fixos desses sistemas dissolviam-se nas grandes quantidades de passageiros movimentados, o quê possibilitou economias de escala e aproveitamento por indivíduo transportado, ao lembrar que as ferrovias suburbanas tiveram o papel decisivo na descentralização das aglomerações urbanas nos primórdios da industrialização. Eles destacam a "limitação" do metrô frente à urbanização induzida pelas autoestradas e vias expressas que, por meio de veículos particulares, possibilitou outro tipo de mobilidade que vai predominar nos países industrializados, espaço ideológico do planejamento que passou a ser dominado por engenheiros civis e de tráfico.

Quando o Metrô de São Paulo foi criado em 1968, havia um modelo vigente calcado no rodoviarismo fomentado pelas políticas de Juscelino Kubitschek (1956-1961) no país na década de 1950 e antes por Prestes Maia (1938-1945) na cidade, nos anos 1930, processo distinto às economias centrais do capitalismo em que trem e metrô se desenvolveram antes que o rodoviarismo, o que mostra nossa condição de economia dependente e hiper-tardia, ao passo que o processo de acumulação é global nas economias centrais enquanto na periferia ela está truncada e tem outras especificidades[34]. Como constatou Marx (2011) a

[34] Flávia Ulian, 2008, p. 96.

respeito das relações de classes: "[...] não pode dar a uma classe sem tirar de outra", então, o metrô[35] em seu traçado em São Paulo originalmente foi pensado para atender as classes médias e dominantes abastadas da metrópole e só chegou à crescente periferia urbana em 1988 com estações desse sistema (Artur Alvin e Corinthians-Itaquera, Linha 3 Vermelha) e 2002 (Capão Redondo, Campo Limpo e Vila das Belezas, Linha 5 Lilás).

Na inauguração em 1988, da Estação Corinthians-Itaquera na periferia leste, a sensação que a população trabalhadora do lugar teve é de que o "primeiro mundo" havia chegado à periferia da cidade, e isso havia gerado certo sentimento de "progresso" e de melhoria das condições de vida. No entanto, o trem nessa mesma época não tinha a mesma atenção e investimentos que o Metrô[36], o que provocou uma distinção entre o Metrô (transporte moderno) e a CBTU (transporte precário e atrasado). Cabe ressaltar que o Metrô atende apenas o município de São Paulo, o que mostra a *condição socioespacial* da contradição no próprio nome – Companhia do Metropolitano – que indica as barreiras espaciais existentes para a circulação rápida da classe trabalhadora metropolitana, barreiras analisadas por Silvio Rosa (2006), ao enfatizar que elas são impostas por desigualdades sociais e poderiam ser mitigadas por políticas de transporte que promovesse a mobilidade e acessibilidade aos locais de interesse e necessidade.

Os traçados originários das linhas de metrô modificaram-se de acordo com interesses e localizações de determinadas classes sociais, como mostram Geraldo Moura (2016) e Oliver Scarcelli (2020). Por sua vez, a ferrovia no país data entre 1865 e 1885, período em que Londres já tinha metrô, construída em parceria com a Inglaterra originalmente para transportar café, algodão, leite e outros produtos primários exportador de barões e fazendeiros, mas serviu também para transporte de passageiro haja vista o aumento da velocidade e rapidez no transporte em comparação às carroças puxadas por cavalos. A ferrovia foi parte do processo de revolução industrial e contribuiu para consolidar o modo de produção capitalista com o desenvolvimento do transporte e das comunicações. Não por acaso que a Estação da Luz, inaugurada em 1900, como estação de São Paulo operada pela Companhia São Paulo Railway, tornou-se símbolo do desenvolvimento da ferrovia e sua arquitetura é semelhante às estações inglesas.

A importância das ferrovias e rodovias na estruturação urbana foi analisada por Flávia Ulian (2008) da seguinte maneira, ao dizer que:

---

[35] O metrô de Londres é de 1863; Paris, 1900; Berlim, 1902; Nova Iorque, 1904; e de Buenos Aires, 1913; essa última a mais antiga do continente sul-americano, o que mostra a condição hiper-tardia de São Paulo.
[36] Aspectos tratados no Capítulo 2.

> Primeiramente, a estruturação urbana metropolitana ocorreu a partir da rede ferroviária, que ordenou o assentamento industrial. A expansão da Capital direcionou-se para leste, oeste e sudeste. Após os anos 1950, com o desenvolvimento da indústria automobilística, os vetores nordeste e sudeste sediaram os parques industriais mais importantes, na direção das rodovias Presidente Dutra e Via Anchieta. A metrópole passou a ter uma intensificação na sua expansão em direção ao oeste a partir da década de 1960, impulsionada pela oferta de terras para o assentamento residencial das classes média-alta e alta. Esta expansão foi catalisada pelas rodovias Raposo Tavares e Régis Bittencourt e, posteriormente, pela rodovia Castelo Branco. O vetor norte não teve grande expansão devido à barreira física constituída pela Serra da Cantareira. A RMSP é servida de malha rodoviária de estrutura tipicamente radial, centrada no município de São Paulo, caracterizando a função polarizadora da Capital. Esse formato de irradiação é semelhante aos dos primeiros caminhos que se articulavam no Estado. (Ulian, 2008: p. 43)

A ferrovia teve papel importante na estruturação urbana e localização de fábricas, condição modificada com a reestruturação produtiva do capital, produção e expansão do sistema viário na metrópole paulistana e da localização das residências e negócios das classes que dominam a sociedade. Desde o tempo de revolução industrial as classes dominantes influenciam a produção espacial dos sistemas viários para atender aos seus interesses de classes, mas com diferenças: no passado elas exerciam uma influência direta (no caso da ferrovia), porém, na atualidade, essa influência é indireta e mediada pelo Estado e seus planos urbanísticos e viários, o que mostra o atendimento das necessidades dessas classes em primeiro plano e algumas com concessões às classes subalternas. Por isso, a reprodução das classes precisa aparecer na superfície, para ser possível compreender suas relações a partir da força social de determinação da produção e reprodução da desigualdade no espaço, tal como constatou Villaça (2012),

> *Populações de diferentes regiões* (de diferentes classes sociais) de uma cidade têm *problemas diferentes* e pressionam o poder público de uma forma duplamente diferente: em primeiro lugar, com força ou poder político diferentes e, em segundo lugar, a respeito de problemas diferentes.
> - Classes sociais diferentes têm *problemas diferentes*;
> - Classes sociais diferentes têm *poder político diferente*;
> - Classes sociais diferentes pressionam o Estado com forças diferentes para a solução de problemas diferentes;
> - Classes sociais diferentes formam *espaços urbanos diferentes*, tanto os espaços onde moram como aqueles dos quais se utilizam;
> - Com a *segregação* urbana, tudo se passa como se diferentes espaços tivessem problemas diferentes e poder político diferente. O espaço é reificado. Tudo se passa como se o próprio espaço tivesse poder. A segregação é o estratagema utilizado pela classe dominante para otimizar o uso desse poder. (Villaça, 2012: p. 290)

Villaça fala do espaço reificado e das diferenças entre as classes sociais, por isso é importante apreender a função que a ideologia dominante dessas classes exerce na reprodução da sociedade, pois suas necessidades de classe aparecem como dominantes e

necessárias em discursos e práticas de redefinição urbana. Por ideologia dominante[37] entendemos aqui as ideias e interesses particulares da classe dos capitalistas que se generalizam por diversos aparatos produtivo, educacional, estatal, comunicacional e jornalístico e que se pretendem representar a universalidade como sendo de todas as classes sociais, enquanto "realidade" ou "verdade" da totalidade social. A parte "representa" o todo. No caso da circulação, essa ideologia se manifesta na concepção de que o trânsito precisa ser controlado pela engenharia de tráfico, desconectada de outros conhecimentos e disciplinas sobre o urbano. Nesse sentido, uma ideologia particular é a da circulação das classes dominantes sobre a força de trabalho e as mercadorias, que tem nesse embate ideológico da realidade uma disputa em que há apropriações distintas do urbano.

Essa ideologia da circulação se fundamenta em práticas sociais mais amplas que expressam o sentido da circulação como momento do processo de produção capitalista, representadas no caso do deslocamento pelo tripé engenharia de tráfego, planejamento do transporte e planejamento urbano, numa escala de níveis de Estado em que o primeiro nível e mais imediato do cotidiano, até pela predominância dos agentes rodoviarista, é a da engenharia de tráfego, que se encarrega de coordenar a circulação no espaço urbano dado com definições do uso do solo, do sistema viário e de equipamentos básicos, regulados pelo controle da sinalização e fiscalização do tráfego num acompanhamento diário. O segundo nível é o do planejamento dos transportes, que detalha os sistemas de transporte de pessoas e mercadorias e busca soluções técnicas para amenizar os problemas dessa circulação. Por fim, no terceiro nível, o planejamento urbano, que assumiu por função definir as formas urbanas de como o solo será usado e as características da infraestrutura nesse espaço (saneamento, habitação, transportes), que expõe as contradições entre o setor de planejamento e a política econômica vigente. (Ferrari, 2005; Schmidt, 1983; Vasconcellos, 1999).

Nessa disputa ideológica sobre a realidade, é necessário diferenciar trânsito e transporte. Na definição de Vasconcellos (1999: p. 89), transporte representa a necessidade de deslocamento de pessoas e mercadorias no espaço, entre uma origem e um destino, implicando na relação fundamental entre demanda e oferta e nas tecnologias disponíveis para o atendimento das necessidades, enquanto que trânsito refere-se apenas às consequências do atendimento da necessidade, ao refletir o ato de circular no espaço escasso, que deve ser dividido entre todos e tudo o que circula. Então, nessa definição, o trânsito é parte "menor" de

[37] Foi Karl Marx (2007) quem mostrou com profundidade a função que a ideologia dominante cumpre nos processos de dominação social na produção. Além dele, István Mészáros (2004) a respeito do poder da ideologia, Antônio Gramsci (1999) relativo à luta pela hegemonia, György Lukács (2018) em relação ao ser social e a consciência, e Henri Lefebvre (1983) sobre as representações sociais.

uma concepção mais ampla que é o transporte. No entanto, é exatamente a "questão" do trânsito que passou a dominar ideologicamente o imaginário das classes sociais, originado a partir das necessidades das classes dos capitalistas, pequena burguesia e média trabalhadora que se utilizavam (e utilizam) de automóveis para se deslocarem e exercerem sua pressão de poder político para que o Estado invista na produção de sistema rodoviário em vez de transporte coletivo como metrô e trem.

Não por acaso, a questão do trânsito predomina nos noticiários diariamente, enquanto o transporte aparece residualmente, quando há problemas de operação, escândalos a respeito de investimentos públicos ou quando se muda a pauta jornalística. Nos jornais, títulos de matéria como "País vive ambiente propício para reduzir funil no trânsito" (Folha de São Paulo, 12/10/2013); "Por que andar de ônibus no Brasil não é politicamente correto" (El País, 13/03/2014); "A investigação do cartel de trens de São Paulo" (El País, 20/03/2014); "Trem do Metrô descarrilha na Zona Leste de São Paulo" (G1, 07/02/2017); "Jacob Barata Filho diz que seu faturamento diário chega a 5 milhões" (O Globo, 13/07/2017); "Cresce o custo das cidades travadas pelo trânsito no Brasil" (Folha de São Paulo, 04/11/2019); demonstram como as notícias são pautadas, de acordo com a conjuntura e as relações de forças e interesses de determinadas classes sociais, mas também como essas notícias cotidianas marcam o imaginário da população. É possível aferir das matérias que o congestionamento de veículos aparece como principal problema e a lotação, precariedade e qualidade do transporte coletivo são residuais e aparecem com menos frequência. Desse modo, ambos os tipos de transporte (individual e coletivo) mostram ciclos e frações do capital distinto na produção do espaço e circulação do valor por meio da mobilidade urbana da população, diferenciada de acordo com a classe social em que se faz parte e a localização em que reside.

O que não aparece no noticiário explicitamente como nexo das mudanças no modo de circulação na metrópole é a relação entre reestruturação produtiva do capital, redefinição viária e do transporte e valorização imobiliária existente em vetores de valorização que justificam os investimentos em transporte e viário a partir do planejamento de transporte oriundo da Pesquisa OD do Metrô e de outros modelos de levantamento de fluxos de deslocamentos. No caso do sistema rodoviário, há uma relação direta com o planejamento logístico de sistemas de movimento de cargas, fluxos econômicos e interações espaciais no território metropolitano, o que permite compreender porque o GOVESP promoveu a construção do Rodoanel Mário Covas e protelou a construção de linhas do metrô e trem. Essa articulação entre sistemas de transporte e viários com a produção imobiliária é o que explicita

a economia política da urbanização que necessita ser compreendida pela teoria social e essa tese propõe análise crítica para esse objetivo.

Um dos aspectos destacados por Felipe Saluti Cardoso (2016) deixa algumas pistas para o entendimento dessa questão em São Paulo:

> A infraestrutura de transportes corresponde ideológica e economicamente às incompletas estratégias de modernização do território ao mesmo tempo em que politicamente ajusta os projetos urbanos à lógica dos padrões de instituições financeiras internacionais como o BM, sendo propagandeado pelo Metrô como o símbolo – esquizofrênico – da modernidade na metrópole. (Cardoso, 2016: p. 73)

Cardoso (2016) mostra a inter-relação e a influência da reestruturação produtiva no processo de reestruturação urbana do distrito de Vila Prudente, a partir da implementação da Linha 15 do Metrô (Monotrilho) que vai desse lugar até São Mateus na periferia leste e, como o Estado, na condição de indutor da produção espacial de infraestrutura de transporte, fomenta esse vetor de valorização imobiliária em território de subúrbio que, no passado, foi lugar de fábricas e vilas operárias e que, nos últimos trinta anos, têm passado por transformações no circuito imobiliário com produção de empreendimentos habitacionais que correspondem à valorização ampliada na circulação do capital devido aos investimentos do Estado e do setor imobiliário nessa região, aspectos analisados no Capítulo 3.

A ideologia neoliberal tem ocultado o fato de o valor nascer na produção e se realizar na circulação, lógica repleta de robsionadas[38] como ironizou Marx (2013) que oculta o trabalho social e o trabalhador coletivo como força motriz dessa atividade produtiva, ao atribui importância maior à circulação e transporte de mercadorias para a realização do valor em detrimento das condições de produção e vida da classe trabalhadora. Por isso, os ramos de planejamento do transporte, logística como gestão do transporte e o chamado *just in time*[39] vêm determinando o desenvolvimento da circulação ao ponto de modificar a circulação da cidade fordista para a da megacidade com multicentralidades e sistemas viários de circulação, o quê mostra como a produção tem determinado a circulação, o consumo e a apropriação do espaço, ao passo que a urbanização criou as condições para a reestruturação produtiva do capital e circulação da força de trabalho.

Nesse processo de urbanização, há uma disputa em relação à apropriação, a partir da produção e reprodução do espaço, analisada em profundidade por Lefebvre (1973; 2000; 2008) que constatou que o processo de produção da mercadoria encontrou no espaço e na

[38] Robisionadas é um termo de Marx (2013) para criticar exemplos de liberais de livre iniciativa dos indivíduos baseados nas histórias de Robson Crusoé e que, na atualidade, corroboram com a ideologia da meritocracia.
[39] Ver análise de Ferrari (2005) de como a indústria se aproveita do sistema viário e urbano, remodelando para suas necessidades, para manter as mercadorias em circulação e reduzir os custos com estoques.

circulação a sua realização e que, na atualidade, essa condição estaria em pleno desenvolvimento, o que atribuiu ao planejamento a função de "[...] veículo de uma racionalidade limitada e tendenciosa da qual o espaço, ilusoriamente neutro e não-político, constitui o objeto (objetivo)" (Lefebvre, 2008: p. 148). Esse tipo de racionalidade tecnicista que toma conta do planejamento da produção e da circulação produz "[...] uma ideologia e prática de regras destinadas a imobilizar a construção das cidades naquilo que pode haver de menos racional (do ponto de vista social), sob a capa de uma racionalidade tecnicista". (Lefebvre, 1969: p. 14).

Por essas condições que José de Souza Martins (2014), a partir de Lefebvre, encontra na vida cotidiana em São Paulo, estabelecida pelo modo de produção e circulação, não apenas o repetitivo nas formas de reprodução social, mas produção e inovação de novas relações que provocam transformações nas maneiras de produzir e circular no espaço. Martins mostrou que o capitalismo brasileiro reproduz relações não capitalistas que desempenham uma importante função na acumulação ampliada do capital, haja vista que os indivíduos têm igualdade jurídica nas relações de produção, porém, sofrem as desigualdades econômicas, políticas e sociais que geram diferenças na apropriação dos sujeitos na produção e circulação na sociedade. Nesse sentido, e com bases nessa vida cotidiana do repetitivo, mas também da inovação, a experiência vivida de indivíduos da classe trabalhadora em condição precária e periférica mostra o "fazer-se" da classe pela experiência analisada por Edward Palmer Thompson (1997).

As experiências de deslocamentos de trabalhadoras mostram a *condição socioespacial* de reprodução que constitui a formação da classe trabalhadora e seu modo de vida. Eliana M. dos Santos, de 41 anos, e moradora do Jardim Conceição no município de Osasco relatou como faz para chegar e voltar do trabalho:

> Eu trabalho no Morumbi e pego duas conduções. De manhã é tranquilo. Mas à noite pra vir não. Eu chego o quê, meia noite, uma hora em casa. Eu às vezes preciso descer no Butantã porque preciso pegar outro ônibus que me deixa mais próximo. No caso eu tenho que pagar mais duas conduções, né. Os ônibus de São Paulo e o ônibus que vem aqui pra Osasco, que é outra condução totalmente diferente. Geralmente os patrões não querem dar. Se você vai reclamar, fica a reclamação por dada. Se tem aumento, eu que me vire. Porque eu tenho que pagar. Então pra mim é complicado. Ou eu pego dois ônibus e venho lá da Cohab (Raposo Tavares) a pé tarde da noite correndo risco de ser assaltada. Porque polícia a gente não vê na rua tarde da noite. Então, ou eu venho com alguém que desça junto, ou venho até a metade do caminho e venho cortando ou pego três ônibus. Não tem pra onde correr. Não tem como me virar de outra forma. (Eliane Santos, 2019).

Eliana é mais uma mulher negra que é consumida pelo trabalho-deslocamento e seu emprego como doméstica fica no bairro do Morumbi, na cidade de São Paulo. O seu

deslocamento é uma das 122.577 viagens que saem de Osasco e vão para São Paulo, em sua maioria trabalhadores (as) que vão para o trabalho, e uma das 284 mil viagens[40] que representa o deslocamento pendular da sub-região oeste para o centro da metrópole. Entre caminhadas, paradas de ônibus e linhas que utiliza nesses trajetos de ida e volta, ela necessita usar dois ônibus e andar cerca de trinta e cinco minutos no total desde a saída de sua residência no Jd. Conceição, passando pela Cohab Raposo Tavares até o a estação de Metrô Butantã também na cidade de São Paulo. De lá, pega outro ônibus até o Morumbi. Quando volta, prefere pegar ônibus até a Avenida Faria Lima para pegar outro ônibus que a deixa mais perto de casa, porque volta 23 horas, ou pega um ônibus do Butantã até a Cohab Raposo Tavares e tem que vir andando de lá.

Habitualmente ela evita voltar pela Cohab Raposo Tavares à noite por causa da ausência de segurança pública e por ser perigoso e com riscos de assaltos. Como as demais entrevistadas desse grupo, ela relatou que utiliza o ônibus um pouco mais tarde que algumas, por volta das sete da manhã, mas o que é comum nesse horário entre as 5 e 7 da manhã é a presença de mulheres indo ao trabalho ou resolvendo outras necessidades, o que muitas vezes implica que ela entre no ônibus que só tem o motorista e o cobrador de homens, sendo que todas presentes são mulheres.

As condições e dificuldades desses deslocamentos se verificam no trajeto das linhas, lotação dos ônibus e no fato de essas trabalhadoras terem que fazer uma parte do percurso a pé, porque a patroa não paga uma segunda condução. É o caso da Vera L. Santos Silva, de 53 anos, e que há 27 anos reside no Jd. Conceição e há 18 anos está no emprego de doméstica no bairro do Jardim Bonfiglioli, distrito de Butantã, em que diz:

> Eu ando vinte minutos a pé. E a minha patroa só paga uma passagem. Eu venho a pé até a Raposo, todos os dias. Eu não aguento mais as minhas pernas. Porque é uma passagem só e eu não vou tirar do meu bolso. Não compensa. Não compensa né? Pelo salário que eu ganho não compensa. Não vou tirar do meu bolso. É uma caminhada, que a Vanessa sabe. É muito longe. (Vera Lúcia Santos Silva, 2019)

A trabalhadora doméstica Vera Santos caminha entre 30 e 40 minutos para chegar ao trabalho, incluindo os vinte minutos mencionados por ela. Como relatou, não aguenta mais suas pernas e não pagará do próprio bolso porque "não compensa", já que recebe um pouco mais de um salário mínimo. Para chegar ao Jd. Bonfiglioli ela sai do Jd. Conceição e vai andando até o bairro Olaria do Nino, para lá pega o ônibus intermunicipal 060 da EMTU, sentido Butantã, para ir sentada e descer próximo à Universidade de São Paulo (USP). Da USP vai a pé até o Jd. Bonfiglioli. Na volta vai a pé até o km 15 da Rodovia Raposo Tavares

[40] Fonte: Metrô-Pesquisa OD 2017. Osasco é 1° em viagens para São Paulo seguido por Guarulhos.

e pega um ônibus direto até a Praça no Jd. Conceição. A Vanessa, mencionada em seu relato, é sua filha, de 36 anos, que trabalhava na função de caixa numa padaria no momento da entrevista na Rodovia Raposo Tavares, também no Jardim Bonfiglioli.

> Eu moro em Osasco, mas trabalho em São Paulo. Eu moro próximo do km 16, mas trabalho no 12 (km da Raposo Tavares). Aí eu tenho que pegar o intermunicipal, eu pago R$ 4,90 nele para andar 20 e 40 minutos em pé nele, porque não tem como pegar vazio ele é superlotado. Tiraram uma linha que ia para lá que ia sentido Butantã. Agora essa linha não vai mais sentido Butantã, ela vai direto pro Morumbi. Tiraram mais uma linha desse trajeto. Então esse ônibus agora em horário de pico é superlotado, todo mundo amassado, mais o transtorno no serviço durante o dia você volta no final do dia, horário de pico, é lotado de novo. Todo mundo já estressado: motorista, cobrador, passageiro, é uma coisa de louco. E eu pago R$ 4,90 vou em pé e volto em pé. (Vanessa Santos Silva, 2019).

Essas três trabalhadoras que vivem num bairro periférico em Osasco, igual as demais entrevistadas, vivenciam o cotidiano da mobilidade perversa entre a residência e o trabalho num movimento pendular. No entanto, as funções que exercem em seus empregos, sobretudo, nos casos de Eliana e Vera (mulheres negras), mostram que seus trabalhos se localizam nas residências da classe média alta nos bairros do Morumbi e Jardim Bonfiglioli. A relação de classe entre elas (patroas e empregadas) não se desenvolve apenas na relação de trabalho, mas, sobretudo, na relação de circulação em que elas necessitam realizar todos os dias. Essa relação na circulação, que expressa o deslocamento entre origem e destino, é resultado da separação entre as classes por meio da segregação socioespacial, étnico-racial e urbana. Essa separação entre os espaços diferenciados das classes e integrados pelos sistemas de transporte e viários produz o cotidiano da mobilidade perversa que impõe a condição do tempo de deslocamento como fator diferencial entre indivíduos de classes sociais diferentes. Esse tempo é desigual e se soma às extensas jornadas de trabalhos dessas trabalhadoras.

Por isso, a vida cotidiana dessas trabalhadoras é determinada pelas formas de produção dos sistemas viários para a localização dos negócios e residências das classes médias e burguesas, a qual é, em alguma medida, apropriada por parte da classe trabalhadora que utiliza transporte coletivo ou individual para ir e voltar do trabalho. No caso das trabalhadoras residentes de Osasco e que, em sua maioria, se desloca para trabalhar em São Paulo, elas circulam de transporte pela Rodovia Raposo Tavares, construída na década de 1960 na intensificação da expansão rodoviarista em direção ao oeste impulsionada, no primeiro momento, pelas ofertas de terras para o assentamento residencial das classes média e média alta que, na atualidade, moram em bairros como Jd. Bonfiglioli, Rio Pequeno, Vila Sônia, na cidade de São Paulo, e nos enclaves fortificados dos condomínios fechados que se proliferaram pelos municípios de Carapicuíba, Cotia, Barueri e Jandira, ao reforçar a

segregação socioespacial e urbana na metrópole e cujo acesso se dá via automóvel, moto e veículo privado.

Para desvelar o véu ideológico que oculta essas diversas determinações sociais, políticas e econômicas relativa à dinâmica contraditória que envolve produção, circulação e transporte, o diálogo com Marx (2014) é importante na medida em que mostra a tendência que se verificava a partir da totalidade do modo de produção:

> O modo de produção capitalista reduz os custos de transporte para a mercadoria individual por meio do desenvolvimento dos meios de transporte e comunicação, bem como da concentração – a grandeza da escala – do transporte. Ele aumenta a parte do trabalho social, vivo e objetivado, que é efetuada no transporte de mercadorias, primeiro mediante a transformação da grande maioria dos produtos em mercadoria e, em seguida, mediante a substituição de mercados locais por mercados longínquos.
> A circulação, isto é, o curso efetivo das mercadorias no espaço, dilui-se no transporte da mercadoria. A indústria do transporte constitui, por um lado, um ramo independente de produção e, por conseguinte, uma esfera especial de investimento do capital produtivo. Por outro lado, ela se distingue pelo fato de aparecer como continuação de um processo de produção dentro do processo de circulação e para o processo de circulação (Marx, 2014: p. 231).

Como um ramo independente da produção, a indústria de transporte tem seus próprios interesses e está associada ao processo de valorização e acumulação de capital de modo mais geral na sociedade. Sua articulação mais imediata relaciona-se a outros ramos como o setor imobiliário (construção civil) e da indústria de veículos (ônibus, trens, metrôs), com diversas frações do capital que disputam entre si a hegemonia de determinados ciclos de acumulação. Marx mostrou como a socialização do transporte permite a redução do custo para a mercadoria individual. Isso é válido tanto para mercadorias físicas (eletroeletrônicos, alimentos, etc.), como para a mercadoria na forma de trabalho vivo (força de trabalho). No entanto, os governos atuais não conseguem explicar os aumentos seguidos no preço da tarifa, até porque a dinâmica e as determinações da valorização do valor escapam às limitadas percepções neoliberal, porque tomadas pela ideologia da classe dominante.

Marx (2014: p. 237) explicou também que o ciclo do capital como processo periódico define-se por rotação, e que a duração dessa rotação é dada pela soma de seu tempo de produção e seu tempo de circulação. Essa rotação pode ser medida no intervalo entre um período cíclico do valor de capital inteiro e o período seguinte, e tal periodicidade no processo de vida do capital em seu tempo de renovação refere-se à repetição do processo de valorização e de produção do mesmo valor de capital. Ele destacou que o tempo de rotação do capital (realização de seu ciclo de valorização) é distinto de acordo com suas diferentes esferas de investimentos.

Todavia, com base na noção de tempo de rotação do capital é possível verificar a dinâmica da circulação e compreender os níveis de investimento na circulação de mercadorias na metrópole realizada pelo Estado em conjunto com algumas frações do capital, para então apreender os desafios da vida cotidiana da classe trabalhadora periférica que sofre com longos e demorados deslocamentos mediante a *condição socioespacial* dos sistemas viários existentes e os morosos investimentos na ampliação e melhoria de qualidade do transporte.

Como um dos agentes responsáveis pela reprodução ampliada do capital no nível do urbano, o Estado tem também o papel de garantir a circulação tanto do capital como do trabalho. Por isso, não é possível compreender sua função e seu caráter apenas olhando para suas instituições e aparelhos estatais. Ferrari (2005) mostrou como entender a contradição entre o processo de reestruturação produtiva e a urbanização capitalista no Brasil, ao analisar como a lógica fabril esbarra no cotidiano de circulação de mercadorias através das cidades e como tal reestruturação tenta remodelar o espaço urbano para garantir a reprodução do capital. Sua tese versa sobre tempos e ritmos sociais numa sincronia de espaços e desvela como as empresas de logística, operando o sistema rodoviarista, se aproveitam da estrutura urbana e utilizam esses espaços como estoques de mercadorias em trânsito por meio de caminhões que circulam na lógica do *just in time*.

É essa lógica da produção e circulação do capital que precisa ser apreendida para se entender a circulação da força de trabalho e da maior parte da classe trabalhadora que vive nas periferias. Expansão, concentração e diversificação capitalista da produção criaram formas de circulação que visam atender as necessidades do processo de acumulação do capital e, por essa razão, o atendimento das necessidades da classe trabalhadora vem depois e quando puder (ou nem vem), já que os recursos do Estado nessa forma política são direcionados prioritariamente para a circulação primeira que é a das mercadorias físicas, financeiras e até imateriais produzidas pelo trabalho humano.

A compreensão dessa problemática pode ser aprofundada pelas relações de produção e reprodução sociais e a consequente inter-relação entre trabalho, moradia e mobilidade. O espaço produzido de maneira desigual, contraditória e diversa demonstra a diversidade de territórios que são delimitados, caracterizados e definidos aqui nessa tese por meio das periferias (sul, leste, norte-noroeste); subúrbios (sul, leste, norte-noroeste e oeste); centro expandido; e sub-regiões da metrópole. Para diferenciar *condição socioespacial* da classe trabalhadora, a partir do espaço produzido pelas relações sociais e históricas, passemos ao próximo passo da análise: trabalho, moradia e mobilidade precária.

1.5. Trabalho, moradia e mobilidade precária: da segregação urbana ao tempo de deslocamento socialmente determinado

A noção de centralidade do trabalho na produção de valor na sociedade capitalista é fundamental para entender a relação dialética e diferença entre trabalho alienado e atividade criadora, duas dimensões contraditórias presentes no processo de produção e reprodução da vida cotidiana das classes sociais, sobretudo, da classe trabalhadora. Como se sabe desde Marx, o trabalho é central no capitalismo por criar valor e ser historicamente determinado, e tal determinação advém da distinção fundamental feita em suas obras entre trabalho socialmente necessário, trabalho excedente e atividade prática transformadora, que permitiu ver a produção social da vida para além da forma trabalho abstrato e alienado no capitalismo. Essa atividade transformadora do trabalho concreto (produção de necessidades úteis) que está sob domínio do trabalho abstrato (produção de valor de troca, mais-valor e valor distribuído como salário, lucro e juros), aparece como núcleo essencial da sociabilidade criadora, que mostra as dimensões do trabalho concreto através da prática sensível nas relações sociais de produção e da possível auto-organização de trabalhadores para superação dessas contradições.

Desde os tempos remotos da pré-história até os dias atuais, o trabalho permitiu ao ser humano a transformação da natureza e de si mesmo, ao permitir que tomasse consciência de si, da espécie e da natureza. Porém, no modo de produção capitalista, desde que os trabalhadores perderam o controle da produção para os capitalistas passando a condição de um trabalho alheio às suas necessidades gerando a alienação e estranhamento de si, da natureza e da espécie, é que produção e reprodução das relações sociais converteram-se em relações de classes ampliadas que produz não somente mercadorias e valor, mas desigualdade espacial entre as diferentes classes, aspectos que permitem entender a moradia e a mobilidade.

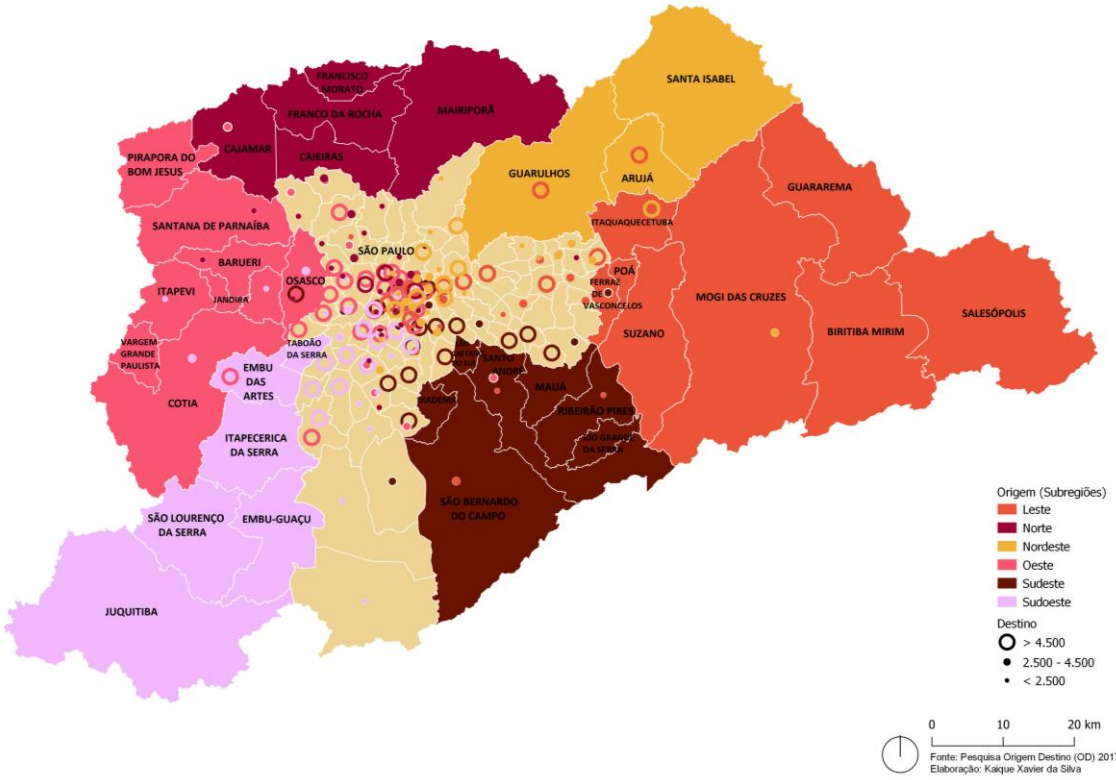
No caso brasileiro essa produção de desigualdade espacial passa pelas formas de trabalho (intermitente, informal, formal, terceirizado, etc.) que assumiu a inserção do trabalho assalariado no processo de acumulação de capital, em uma sociedade com herança colonial e escravista que marcam as características de trabalhadores reduzidos à condição de força de trabalho. Tal processo de acumulação impõe um regime de valorização do valor mais intenso e de exploração desses trabalhadores que lhes imputa a situação de baixos salários e precárias condições de reprodução como as de moradia ou mesmo de mobilidade urbana.

Para entender as determinações que contribuíram na criação da *condição socioespacial* da classe trabalhadora na periferia de São Paulo, é fundamental apreender os massivos deslocamentos metropolitanos e o que está por trás e revela as condições de classes

na contradição entre processo de trabalho e processo de valorização do capital, das quais estão submetidos os trabalhadores precarizados pela exploração, espoliação e despossessão. A localização, devido à concentração de capital e trabalho, vai determinar a mobilidade urbana de maior parte da classe trabalhadora.

Por isso, partimos dos deslocamentos em nível metropolitano para caracterizar a circulação da classe trabalhadora em sua saga de produção e reprodução da vida para mostrar tendências do espaço intraurbano. Para quem vive na RMSP esse tempo é maior porque parte desses trabalhadores se desloca de seus municípios de origem para as localizações de empregos no município de São Paulo, tal como mostra o mapa a seguir:

Figura 28: Deslocamentos Externos Sub-Regiões da RMSP – 2017



Fonte: Elaboração própria: Mapa Kaique Xavier, dados agrupados Metrô-Pesquisa OD 2017 Sandro Oliveira.

A Figura 28 mostra trinta principais deslocamentos externos partindo de cada sub-região num total amplo de 4,9 milhões, sendo que 1,07 milhão se desloca para o centro da metrópole (mapa) e 3,8 milhões internamente a cada sub-região e entre elas. Os deslocamentos internos a cada munícipio e sub-região são maiores e varia de acordo com cada uma. Na sub-região oeste esse deslocamento interno representa 76% do total de 1,1 milhão de viagens diárias, enquanto na sub-região sudeste representa 82,5% do total de 1,4 milhão de viagens. No tocante a sub-região nordeste, o deslocamentos chegam a 85,4% do total de 855

mil, sendo que o município de Guarulhos, o segundo mais populoso[41] do estado, concentra a maior parte dessas viagens. Já na sub-região leste são 76% do total de 690 mil; na sub-região sudoeste, 64% do total de 426 mil; e na sub-região norte, 70% do total de 275 mil.

A maior parte dos (as) trabalhadores (as) das sub-regiões se desloca internamente em cada sub-região e municípios, porém, uma média de 23,5% se desloca para o centro da metrópole. Desses, cerca de 6,9% vão para o centro do município de São Paulo que, junto com a Barra Funda, são os únicos distritos que recebem fluxo de todas as sub-regiões. Em comparação ao deslocamento, há mais viagens das sub-regiões para o centro da metrópole (1,07 milhão) do que do centro para as sub-regiões (1,05 milhão), ao mostrar a intensidade do deslocamento residência-trabalho para onde se concentra empregos. Nessas condições socioespaciais, o tempo de deslocamento, junto ao tempo de trabalho, se contrapõe ao tempo da vida desses trabalhadores. Já não basta a apropriação privada pelo capital do tempo de trabalho excedente, a classe trabalhadora que vive nas periferias da metrópole precisa dispor do tempo de deslocamento para se deslocar entre residência e trabalho. A vida não pode ser apenas trabalhar e se deslocar na semana e fazer compras e tarefas domésticas para se reproduzir aos finais de semana.

Por isso, compreender os deslocamentos a partir das relações de trabalho e produção contribui para entender que a centralidade do trabalho determina as condições de trabalho, moradia e mobilidade urbana e social das diferentes classes sociais.

O caso das trabalhadoras da empresa Top Service ilustra isso. A Top Service[42], em sua base de atuação na Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo, empregava 88 funcionários (as) que realizavam o trabalho de limpeza em todo o enorme Edifício do Palácio Clóvis Ribeiro[43] no distrito da Sé centro em São Paulo. Esse trabalho se dividia em diversas tarefas de limpeza de corredores, salas, banheiros, escritórios, etc., além de coleta de sacos de lixo e outras. A foto do edifício mostra o tamanho do espaço de trabalho que dispendiam essas trabalhadoras:

[41] A população de Guarulhos era em 2017 de 1,3 milhão de habitantes segundo a Pesquisa OD 2017.

[42] A Top Service tem contratos de prestação de serviços em diversos municípios do Estado, sendo nove contratos com o GOVESP nas áreas de educação e fazenda; um com o Detran de São Paulo; um com o SP-PREV (São Paulo Previdência); um com o ITAL (Instituto de Tecnologia de Alimentos de Campinas); um com o Poupatempo de Guarulhos; um com a UNIFESP (Universidade Federal de São Paulo); e um com o Banco Nossa Caixa de São Paulo. Empresa grande em capital e trabalhadores.

[43] O Edifício Clóvis Ribeiro teve sua construção iniciada em 1940 e foi totalmente concluída 20 anos depois. O edifício possui um total de 18 andares com lajes de 2.875 m² e dispõe de 15 elevadores e planta livre. Projeto em estilo neoclássico de Ferrucio Júlio Pinotti da Sociedade Construtora Brasileira.

Figura 29: Edifício Clóvis Ribeiro, Secretaria da Fazenda – Sé, São Paulo



Fonte: Autor desconhecido[44], Ministério Público de São Paulo, 2019.

A Top Service atuava nas áreas de limpeza, copa, recepção, jardinagem, portaria e segurança, e oferecia um leque de serviços que são contratados de maneira terceirizada por instituições públicas e privadas. Desde que essas atividades de reprodução e manutenção do espaço foram privatizadas e terceirizadas nos órgãos públicos com as políticas neoliberais na década de 1990, as condições de trabalho de trabalhadores desse segmento do setor de serviço modificaram consideravelmente e, em alguns casos, com aumento da precarização e exploração. O aumento da exploração é resultado da superexploração do trabalho que revela a condição de dependência do processo de acumulação capitalista no Brasil já analisado por Ruy Mauro Marini (2000), que nos deu a chave para entender que o ciclo capitalista de acumulação é incompleto e incompletável na lógica de produção de valor em situação de dependência externa em que se encontra a economia brasileira. Como observou Marini, a única maneira de superar essa condição é com a supressão total da dependência, o que remete a considerar que a manutenção dela por governos neoliberais-conservadores mostra a perpetuação da superexploração, da pobreza e das diversas precariedades de vida que se depara a classe trabalhadora periférica, e que também permite entender o aumento da criminalidade e da violência.

[44] Fonte: < https://www.mpc.sp.gov.br/remuneracao-acima-do-teto-constitucional-faz-mpc-sp-opinar-pela-rejeicao-das-contas-da-secretaria-de-estado-da-fazenda/ > Acessado em 03/12/2019.

De acordo com Graça Druck (2018), a terceirização é um fenômeno mundial que se generalizou para todas as atividades e tipos de trabalho, apresentando diferentes modalidades e formas de regulação e legislação. Ela analisou ainda que,

> A precariedade é estrutural no capitalismo desde os seus primórdios, mas as suas formas sócio-históricas se alteram, se redefinem, se reconfiguram, indicando processos qualitativamente diferentes da precarização do trabalho em cada momento histórico. Na atualidade, a precarização deixou de ser algo residual ou periférico para se institucionalizar em todas as regiões do mundo, tanto nos países desenvolvidos e centrais, quanto em países como o Brasil. [...] A terceirização é um fenômeno velho e novo ao mesmo tempo, e a novidade está no lugar central que ocupa no capitalismo flexível e no seu crescimento e generalização, constituindo uma verdadeira epidemia sem controle, mesmo que, no caso brasileiro, exista, no plano da regulação, o Enunciado 331[45], que proíbe a terceirização na atividade-fim das empresas ou instituições públicas. Entretanto, com a aprovação da Lei 13.429, em março de 2017, ficou estabelecida a terceirização sem limites, isto é, a liberalização para todas as atividades e segmentos, derrubando por terra o argumento do empresariado e de defensores da terceirização de que ela é necessária, por conta da imprescindível especialização ou da focalização das atividades da empresa. (Druck, 2018: p. 115).

Druck mostrou a mudança de um tipo de Estado de hegemonia fordista para a redefinição de outro, baseado no modelo gerencial do setor privado. No Brasil, o início da terceirização no serviço público ocorreu na ditatura militar em 1967. Todavia, foi com a mudança na legislação na década de 1970 que se abriram as possibilidades de subcontratação e terceirização de serviços; mais adiante, com as reformas neoliberais do governo Fernando Henrique Cardoso (PSDB 1995-2002), implementou-se o Estado gerencial com privatizações de empresas estatais e terceirização, assumindo o lugar central nas atividades estatais no país.

Por isso, entender o processo de trabalho como unificação de trabalhos parciais sob orientação do objetivo preciso de acumulação é fundamental. No edifício Clóvis Ribeiro onde as trabalhadoras da empresa Top Service realizavam o trabalho diário, elas encaravam uma jornada de 9 horas e 50 minutos, ao entrar as 6 horas da manhã e sair às 15 horas e 50 minutos. Jornada extensa com uma hora de almoço e sob a justificativa de que não trabalham aos sábados. No momento da entrevista, o edifício da Secretaria não abria aos sábados, mas o contrato entre GOVESP e empresa determinava essa jornada maior que de muitas fábricas para a atividade de limpeza que, às vezes, as mulheres já resolviam em 6 ou 7 horas, e a

[45] De acordo com Druck (2018: p. 115), a Súmula n° 331/1993, do Tribunal Superior do Trabalho, que reviu a Súmula n° 256/1986, definiu a legalidade do contrato de prestação de serviços de atividades meio, proibindo a terceirização nas atividades fins. Definiu também que a contratação irregular de trabalhador, mediante a empresa interposta, não gera vínculo de emprego com os órgãos da administração pública direta, indireta ou fundacional (art. 37, II, da CF/1988). E determinou a existência da responsabilidade subsidiária ao tomador dos serviços em caso de inadimplemento das obrigações trabalhistas pela empresa terceirizada, inclusive para a União, o que foi suspenso em 2007.

empresa recebia o pagamento integral conforme o contrato. Quando terminava o trabalho de limpeza, elas precisam ficar fazendo hora até marcar o ponto para sair.

Algumas mulheres trabalhavam nesse lugar há 6 ou 7 anos, enquanto outras de 1 ano e meio a 2 anos. O salário variava entre R$ 1.100,00 e R$ 1.800,00[46] e as trabalhadoras recebiam vale refeição (almoço); vale alimentação (cesta básica); e vale transporte (equivalente a duas conduções diárias). A idade dessas mulheres variava de 26 a 60 anos e, em relação a escolaridade, embora a maioria tenha o ensino médio completo, algumas não concluíram o ensino fundamental. Das onze trabalhadoras, duas já foram operárias, uma vendedora, uma copeira e uma ajudante geral. O histórico delas mostra que trabalharam em funções diversas de operadoras de máquinas em fábricas pequenas, metalúrgica, comércio, copa e serviços gerais e que, agora, estão na função de limpeza como uma condição de trabalho imposta em uma situação de crise pelo recente processo de trabalho em que se reduziram as possibilidades de empregos para trabalhadores com baixa escolaridade. Levam em média 1 hora para ir e 2 horas para voltar do trabalho.

Bruna Galdino morava[47] durante a pesquisa no Jd. Puraquequara, em Suzano, e usava uma linha de ônibus municipal até a Estação de Suzano da CPTM, uma linha de trem e uma de metrô para chegar à Praça da Sé. Elisângela Santos morava na Vila Nova, distrito de Vila Jacuí, e usava uma linha de ônibus municipal até o centro e desce no Parque Dom Pedro. À tarde, às vezes, voltava de metrô, trem e ônibus. Fernanda Santos morava na Vila Santa Cruz, distrito de Guaianases, e usava uma linha de ônibus municipal até a Estação de Guaianases de trem, e uma linha de trem e outra de metrô. Rosineide morava no Jd. Souza, distrito do Jd. São Luís, e usava uma linha de ônibus direto para o centro, mas, às vezes, voltava de metrô e usa duas linhas e mais uma de ônibus. Adriana dos Santos morava na Vila Jacuí e usava uma linha de ônibus direto para o centro, às vezes voltava de metrô e trem. Cláudia que morava em Guarulhos usava linha de ônibus intermunicipal até a Estação Itaim de trem, ia de trem até o Brás e fazia baldeação com a linha do metrô para chegar até a Sé. Ismênia dos Santos morava no Jd. Camargo Novo, distrito do Itaim Paulista, e usava uma linha de ônibus até o Parque Dom Pedro. À tarde, às vezes, voltava de metrô, trem e ônibus. Josefa da Silva é a que morava mais perto, na Celso Garcia, centro expandido, e usava uma linha de ônibus até a Sé. Marilda Meireles morava em Guaianases e usava uma linha de ônibus à Estação Guaianases de trem, usava uma linha de trem e uma de metrô. Alexandra de

[46] Em valores do ano de 2019. Há uma indicação das trabalhadoras de que a empresa recebe por cada trabalhador (a) cerca de R$ 3.000,00 para a prestação de serviço na Secretaria da Fazenda.

[47] Os grupos focais ocorreram entre 03/02/2018 a 17/03/2019. Mesmo ante a realidade dinâmica com mudanças na vida dos entrevistados, usaremos o verbo no presente para indicar o momento da pesquisa.

Araújo morava no Itaim Paulista e usava linha de ônibus até o Parque Dom Pedro e à tarde, às vezes, voltava de metrô, trem e ônibus. E Simone Leite morava no distrito de Cangaíba, ia andando até a Estação Engenheiro Goulart onde usava linha de trem e outra de metrô no Brás.

O trabalho de limpeza dessas trabalhadoras era improdutivo para o capital em geral, mas cumpria uma função em sua reprodução em meio à crise que altera as relações de trabalho, precariza e impõe condições de jornadas exaustivas que não é apenas do "mundo do trabalho", mas uma crise estrutural do capital que, por meio da burguesia, impôs terceirização, reforma trabalhista que desregulamentou as leis de proteção do trabalho, ao flexibilizar as formas de trabalho ampliando as formas de exploração, e chegou ao limite da reforma da previdência que criou a situação para que muitos trabalhadores não consigam aposentar, pois morrerão antes, trabalhando forçadamente em meio à condição de trabalho precária.

É nesse processo de desregulamentação e flexibilização do trabalho com as políticas neoliberais que se ampliaram as formas de trabalho intermitente, temporário, "uberização", terceirização na limpeza e de reprodução das diaristas em vez de domésticas nas residências das classes médias. Essa é a situação das três trabalhadoras diaristas que residem na Cohab 2 em Itaquera, periferia leste da cidade. Elas estavam na faixa etária de 40 a 65 anos, as três são negras (duas pretas e uma parda), duas já trabalharam como operárias e uma era aposentada. Elas trabalhavam em média 8 horas por dia e dois dias na semana, sendo que uma delas chegava a três dias em algumas semanas.

Duas vezes na semana é o limite para ser considerado diarista de acordo com a Lei Complementar n° 150 de 2015[48] que regulamenta o trabalho doméstico e estabelece a jornada de no máximo 8 horas por dia e 44 horas semanais. A realidade mostra que há muitos (as) empregadores (as) que preferem contratar o trabalho de diarista em vez de doméstica para não ter que pagar férias, 13° salário, previdência social, vale transporte, etc., tudo o que a legislação estabelece, ao deixar o ritmo de trabalho mais intenso porque é comprimido em poucos dias de tarefas. As diaristas, em geral, chegam a fazer em média de 8 a 12 horas de trabalhos diários, porque ganham por dia e precisam concluir as tarefas naquele dia, diferentemente das domésticas que trabalham em regime de 8 horas diárias e 44 horas semanais, no máximo. Então, muitas diaristas trabalham em duas ou três casas diferentes, o que lhes possibilitam ter uma renda maior, mas seu trabalho em intensidade aumenta, como é o caso da dona Benedita de Oliveira, que chega a fazer três casas diferentes em uma semana.

[48] A Lei Complementar n° 150 estabelece: jornada de trabalho; remuneração mínima por hora extraordinária; salário-hora normal; considera o trabalho em regime de temo parcial que cuja duração não exceda 25 horas semanais; na modalidade tempo parcial, após cada período de 12 meses de vigência do contrato, o empregado tem direito a férias; contrato de experiência de no máximo 90 dias; entre outras.

Dona Benedita trabalhava nos distritos de Moema, Tatuapé e Belém, dois no centro expandido da Zona Leste e um na Zona Sul. Em Moema era onde ela levava mais tempo para chegar, cerca de uma hora e meia, mas, que recentemente, podia utilizar a Estação Moema do Metrô da Linha Lilás operada pela Via Mobilidade, inaugurada em abril de 2018. Ela usava trem, metrô e ônibus para chegar aos destinos e, como é idosa e aposentada, tinha direito à gratuidade no transporte, o que era uma vantagem para seus empregadores. Seu salário mensal era de R$ 900,00 e aposentadoria de R$ 998,00.

Por sua vez, Marcia de Oliveira, sua filha, trabalhava em dois distritos diferentes: Pirituba e Lapa, no Subúrbio Noroeste e Centro Expandido Oeste. Ela não tinha gratuidade ao transporte e precisava pagar a tarifa com o dinheiro que recebia como diarista. Por isso, precisava cobrar no preço do seu trabalho a inclusão do transporte. Quando ia à Lapa, utilizava duas linhas de trem e fazia parte do trajeto a pé. Para Pirituba utilizava duas linhas de trem e uma de ônibus para chegar à divisa com o Parque São Domingos, e levava cerca de 1 hora e 20 minutos para chegar quando o trem ia rápido. Seu salário mensal era cerca de R$ 1.100,00. Ela morava em um apartamento da Cohab 2 com suas duas filhas e uma neta.

A Natalina da Silva trabalhava em Congonhas, distrito de Campo Belo, e no bairro de Jardim Orlandina, distrito de Rudge Ramos, em São Bernardo do Campo. Ela disse levar entre 1 hora e meia a 2 horas para chegar a São Bernardo e Congonhas, ao mostrar a distância da periferia leste para os dois lugares e o tipo de transporte disponível para se deslocar. Para chegar a São Bernardo, ela utilizava duas linhas de trem e uma linha de ônibus intermunicipal que saia de Santo André. Ela era uma das 1,05 milhão de pessoas que saia do centro da metrópole para trabalhar em alguma sub-região. Para Congonhas, utilizava uma linha de trem, uma linha de metrô e uma linha de ônibus. Seu salário médio era de R$ 600,00 e vivia com o marido aposentado que juntos dispunham de renda familiar de R$ 3.700,00.

No caso do canteiro de obras da Associação dos Trabalhadores Sem Terra da Zona Oeste, no distrito do Jaraguá, cinco trabalhadores participaram do grupo. No contexto mais geral, a construção civil é marcada pela superexploração do trabalho de migrantes nordestinos em que "a concretude da existência, suportada com a demência de baixo-salário e resignação" indica que "a morte do operário é a vida do patrão"[49].

A forma-canteiro mostra a combinação entre manufatura e maquinaria no processo produtivo. Sérgio Ferro (1982) já havia explicado na década de 1970 a racionalidade

[49] Samba-enredo composto pelo sociólogo e músico Tiarajú D'Andrea para o documentário *Capacetes Coloridos* produzido pela arquiteta e urbanista Paula Constante como Trabalho Final de Graduação. Ver <http://www.capacetescoloridos.net/muacutesica.html> Acessado em 04/12/2019.

produtiva do canteiro a partir da manufatura na produção, e mostrou que diferentemente da indústria de ponta em tecnologia para a produção de mercadorias, o canteiro mostra que "na produção do espaço a manufatura é móvel e não seus produtos"[50], ao corroborar com Michael Ball (1988) que chamou de "fordismo da construção" o processo de produção na indústria da construção civil, em que são os operários que se movimentam reunidos em equipes especializadas, e não o produto-mercadoria desta atividade que fica imóvel. Esses diferentes tempos e espaços de inserção de certas frentes de trabalhos no canteiro mostram uma dinâmica de trabalho que determina a mobilidade urbana e o deslocamento desses trabalhadores, pela característica de que pedreiros, ajudantes, marceneiros, etc., de executar determinadas tarefas racionalizadas por engenheiros e/ou arquitetos e seu tempo numa obra de dois a quatro anos pode ser entre seis a um ano e meio de trabalho. Por isso, há trabalhadores que ficam, no máximo, seis meses no canteiro para determinadas atividades específicas[51], o que explicaria o amplo processo de subcontratações de serviços temporários no setor.

Com o lançamento do Programa Minha Casa Minha Vida (MCMV) em 2009, que retirou o setor da construção civil da estagnação e impulsionou a economia a partir desse programa anticíclico[52] que visava enfrentar a crise financeira mundial que estourou em 2008 em decorrência do sistema hipotecário estadunidense, a produção habitacional ganhou novo impulso e abriu frentes para os movimentos populares que disputaram e conquistaram 2% dos recursos na modalidade "Entidades" do programa, enquanto que 98% foram direcionados para as construtoras e o grande capital.

Durante o curto ciclo do MCMV[53] está a Associação de Trabalhadores Oestes, associada a União dos Movimentos de Moradia (UMM)[54] que nos seus mais de trinta anos de

---

[50] Ver Pedro Arantes, *Sérgio Ferro*: Arquitetura e trabalho livre, São Paulo, Cosac Naify, 2006, p. 217.

[51] Como analisou Eduardo Galli Ewbank (2007: p. 17) esse "talvez seja o principal contraponto da construção civil em relação ao fordismo: nesse, o produto é deslocado sobre uma esteira ao longo de uma fila de operários, e na construção civil, quem está sobre a "esteira" são os próprios trabalhadores" na produção do imóvel. Nessas condições, as construtoras do setor se organizam fundamentadas na realização de obras em diversos empreendimentos simultaneamente, para assim manter suas equipes ocupadas numa espécie de rodízio entre os canteiros. Todavia, a margem de lucro pode não ser garantida se a construtora mantiver um grande contingente de funcionários em situações que há o risco de não haver a necessidade de utilizar o máximo de sua força de trabalho. Por isso, o setor estabelece as subcontratações por meio de empreiteiras especializadas para cada etapa da construção, o que ocasiona uma frequente dispensa de funcionários ao longo da obra e contratações sem vínculos empregatícios.

[52] Pedro Fiori Arantes e Mariana FIX, "Como o governo Lula pretende resolver o problema da habitação. "Minha Casa, Minha Vida"". In.: < http://www.correiocidadania.com.br/content/view/3580/9/>.

[53] José Eduardo Baravelli (2017: p. 19-31) analisou em seu capítulo "O fim de uma manufatura" canteiros de obra de construtoras no MCMV, ao constatar que foi "[...] o trabalho que se transformou na construção de habitação social entre o BNH e o programa MCMV, mais do que as técnicas construtivas e muito mais que a base fundiária dos programas de habitação. [...] Por enquanto, a análise da produção habitacional que adota um ponto de vista de continuidade entre força de trabalho e insumos geridos de forma industrial acontece no Brasil unicamente dentro dos limites ideológicos da engenharia civil, em que as pesquisas de Gestão de Produção podem descrever com minúcias a racionalização industrial, mas se limitam a atribuir sua aplicação a sábias

lutas produziu inúmeras moradias por autogestão e com participação popular, diferenciando da forma dominante da construção civil com construtoras e empreiteiras que superexploram ainda mais a força de trabalho desse setor. Aqui a produção habitacional é realizada por um processo de autogestão, em que a gestão é feita pela Associação em parceria com a Ambiente Arquitetura[55], contratada e responsável técnica pela obra, e há contratação direta de determinados trabalhadores para certas tarefas, mesmo que o tempo seja de seis meses a um ano. Mas há contratações de empresas que realizam concretagem e outras atividades que tem trabalhadores próprios, que acaba havendo um acompanhamento por parte da Associação no sentido de verificar se essas empresas cumprem com os direitos trabalhistas[56]. Isso mostra a complexidade do canteiro e suas múltiplas atividades.

Dos seis entrevistados apenas Verbênia Brito (técnica de segurança no trabalho) residia em Santana do Parnaíba, município vizinho, e ia de transporte individual (carro) para o trabalho. O Alcides residia no distrito de Perus, sendo o único que utilizava transporte coletivo (ônibus) para se deslocar entre a residência e o trabalho. Ele era pedreiro e carpinteiro. Já os demais, Wellington, Elias Júnior, José Santos e Maurício residiam relativamente próximos ao canteiro e iam a pé, levando entre 20 e 30 minutos de caminhada. Todos são migrantes nordestinos e alguns eram recém-chegados a São Paulo. A faixa salarial no setor de acordo com o piso mínimo da CBO[57] de ajudantes de pedreiro está em R$ 1.110,00, enquanto que a média de pedreiro está em R$ 2.077,00, armador, R$ 2.544,00, técnica em segurança no trabalho, R$ 3.600,00 e engenheiro, R$ 7.965,00. A seguir uma imagem do canteiro de obras:

---

decisões de gestores privados ou, secundariamente, de governantes. [...] Sob o capital, o fim de toda atividade produtiva é expandir e acelerar a acumulação do próprio capital. No subdesenvolvimento brasileiro, a construção habitacional atingia este fim mantendo uma organização da manufatura. Nos empreendimentos do programa MCMV visitados para a elaboração desse livro, a racionalidade industrial está no centro da acumulação". Mais adiante na tese Baravelli (2017: p. 153) conclui: "No programa MCMV, a produção habitacional é remunerada por fundos públicos, sem os riscos de criação de um mercado consumidor ou de crédito imobiliário. O déficit habitacional, nesse caso, assume unicamente a função de legitimação política: assim como o capital precisa de uma população excedente que regule o preço da força de trabalho, a condução política do programa MCMV precisa de uma população excedente que legitime como um programa habitacional o que na realidade é uma política de desenvolvimento econômico dedicada à ampliação da capacidade produtiva das empresas de construção habitacional".

[54]A UMM nasceu em 1987 como o objetivo de articular e mobilizar os trabalhadores no bojo do movimento de reforma urbana e dos movimentos de moradia, ao buscar alternativas de produção por autogestão e produzindo mais de 30 mil unidades ao longo dos seus 32 anos de existência.

[55] A Ambiente Arquitetura realiza trabalho de assessoria técnica em projeto e acompanhamento de obra.

[56] Pequenas empreiteiras às vezes subcontratam trabalhadores sem registro para não pagar direitos trabalhistas. Há casos na construção civil de empresas assumirem muitas obras, não darem conta das demandas de produção e não pagar os funcionários que precisam, muitas vezes, entrar no judiciário para tentar receber seus direitos. O trabalho aí é mais que precário, pois sem direitos e até com possibilidades de sequer receber os salários atrasados pelo trabalho já realizado. E algumas dessas empresas mudam de nome e continuam agindo da mesma maneira.

[57] Classificação Brasileira de Ocupações.

Figura 30: Torres no Canteiro de Obras da Associação no Distrito do Jaraguá



Fonte: Ambiente Arquitetura, 2019.

Eles estavam na condição de exceção em relação ao conjunto dos trabalhadores da construção civil, pois, como mostrou Raquel Rolnik (2015), os empreendimentos do programa MCMV que atendem a Faixa 1[58] estão distribuídos na RMSP em decorrência do preço menor da terra. Para a autora, os empreendimentos estão localizados em sua maioria, nos municípios da sub-região leste da metrópole e na Zona Leste do município de São Paulo, em especial no distrito de Cidade Tiradentes, ao destacar que:

> Há também um número significativo de conjuntos em torno no Rodoanel, no Jardim Ângela (Zona Sul da capital) e na região do ABCD. Mais de 48% das U.H. produzidas para Faixa 1 na RMSP estão nos municípios de Guarulhos, Suzano, Mogi das Cruzes, Itaquaquecetuba e Guararema. Se somarmos a esses as unidades da Faixa 1 no município de São Paulo, 79% das U.H. dessa faixa estão localizadas na porção leste da RMSP. (Rolnik, 2015b: p. 143).

Ela ainda enfatizou que, no centro expandido de São Paulo, não houve nenhum empreendimento da Faixa 1 contratado até o final de 2012, enquanto que os empreendimentos de Faixa 2 e 3 localizam-se predominantemente nas margens do centro expandido e nos eixos das linhas férreas que seguem para a Zona Leste e para o ABC (eixo do rio Tamanduateí) e em torno do Rodoanel, o que mostra uma tendência de investimentos imobiliários articuladas com os sistemas viário e metroferroviário[59].

[58] Faixas de renda para ser atendidos pelo programa MCMV. A Faixa 1 vai de 0 a 3 salários mínimos (SM), a Faixa 2 de 3 a 7 SM e a Faixa 3 acima de 7 SM.

[59] Fernando Túlio Franco (2019) mostrou que há uma redistribuição dos fundos de investimentos imobiliários no território de acordo com os incentivos fiscais de governos, algo que não ocorre para associações e cooperativas, que provocou relativa descentralização da concentração da produção imobiliária na metrópole.

No processo de trabalho há diferenças entre setores e atividades econômicas, mas a precariedade está presente na maioria deles. No caso dos quatro trabalhadores do Sintratel entrevistados, todos residem distantes dos postos de trabalho e necessitam se deslocar diariamente. Entre os entrevistados no Sintratel o Bene Tavares era o que se desloca de um lugar mais distante, já que residia no município de Itapecerica da Serra na sub-região sudoeste. Ele utilizava ônibus intermunicipal até a Estação Capão Redondo do Metrô, ia de metrô até a Estação Santo Amaro, onde fazia baldeação com o trem, depois até a Estação Pinheiros, em que fazia baldeação com outro metrô e ia até a Estação República. Vizinho dele no Jardim Ângela era o José Pires, que utilizava ônibus municipal por um trecho não duplicado da Avenida M'Boi Mirim até o Capão Redondo, levava mais tempo de ônibus que o Bene que vinha por outro caminho e fazia o mesmo trajeto de metrô e trem, só que para ir até o Sintratel, ainda utilizava a Linha 3 Vermelha do Metrô até a Estação Santa Cecília. Paulo Martins residia no distrito de São Mateus, Zona Leste, utilizava ônibus e não usava metrô e trem de jeito nenhum porque tinha fobia de lotação. Quando o ônibus lotava ele costuma descer e pegar outro vazio. Utilizava três ônibus, um até as proximidades da Estação Carrão do Metrô e outro até o Parque Dom Pedro, depois outro até o Sintratel. Já o José Roberto residia no distrito de Cidade Líder, Zona Leste, utilizava um ônibus direto ao Parque Dom Pedro e de lá ia a pé para o trabalho. Quando ia ao Sintratel, utilizava mais um ônibus.

O telemarketing cresceu vertiginosamente nas últimas décadas em decorrência da demanda de serviços e do desenvolvimento das comunicações. No entanto, o crescimento do setor não correspondeu ao aumento de melhores condições de trabalho, ao reproduzir o taylorismo e tornar-se base para a análise de Ruy Braga sobre o que designou por precariado. Para Braga (2012: p.19), o precariado pode ser identificado "[...] como a fração mais mal paga e explorada do proletariado urbano e dos trabalhadores agrícolas, excluídos a população pauperizada e o lumpemproletariado, por considerá-la própria à reprodução do capitalismo periférico". Para o autor, esse precariado – o proletariado precarizado – é formado por aquilo que Marx chamou de "superpopulação relativa", ao qual ele identificou também no setor de telemarketing.

No debate sobre classes, frações de classes e precarização, Ruy Braga (2012) propõe a noção de "precariado" em contraposição a de "subproletariado" de André Singer (2012), por duas razões: em termos sociocupacionais, extrai tal noção da definição de população pauperizada de Marx; e em termos políticos, por não acompanhar a suposição de que as camadas menos qualificadas e mais mal pagas entre os assalariados não possuem condições de reivindicação e mobilização coletiva. Na polêmica sobre a existência ou não de

uma fração de classes (subproletariado, de Singer) e negação dela (precariado, de Braga), adotamos a noção de trabalho precário.

Em meio ao trabalho precário nas atividades de limpeza, construção civil, de reprodução nas residências de classe média por meio de diarista e doméstica, bem como de teleoperadores, são perceptíveis diferentes formas de intensidade do trabalho que resulta da expansão de relações capitalistas, seja nas atividades de extração de mais-valor como construção civil, limpeza e telemarketing, seja nas atividades em que não há extração como as diaristas e doméstica, mas que há uma condição de trabalho subalterno sem todos os direitos trabalhistas e de espoliação urbana nos deslocamentos. Por isso, entender as condições de deslocamento permite apreender a mediação entre produção e reprodução, por meio de transportes coletivos na metrópole paulistana e os níveis de precariedade da vida social.

Realizamos o último grupo focal no Jardim Conceição, periferia do município de Osasco. Conversamos com sete mulheres e cinco delas estavam trabalhando no momento da entrevista. Das cinco mulheres empregadas, três eram domésticas, uma caixa em padaria e outra auxiliar de produção em uma distribuidora da Drogaria São Paulo. Quatro trabalhavam no quadrante sudoeste em São Paulo e apenas uma em Osasco. Vanessa dos Santos utilizava um ônibus intermunicipal e trabalhava no Km 12,5 da Rodovia Raposo Tavares, no distrito do Butantã em São Paulo, e residia próximo ao Km 16. No entanto, levava entre 40 e 50 minutos para chegar ao trabalho. A Maria das Graças utilizava o ônibus intermunicipal 404 da EMTU e se deslocava até a Estação Butantã de Metrô. De lá usava ônibus municipal sentido Casa Verde para descer no bairro de Perdizes. Já a Eliana dos Santos usava o ônibus 404 até a Estação Butantã e de lá outro ônibus, só que municipal, até o bairro do Morumbi. A Adriana de Melo era a que trabalhava mais perto, mas tinha que usar ônibus intermunicipal para descer próximo à Drogaria São Paulo, no Jardim Boa Vista. A Vera Santos Silva, que trabalhava no Jardim Bonfiglioli no distrito do Butantã, caminhava até bairro vizinho, Olaria do Nino, para usar o ônibus intermunicipal 060, sentido Butantã, e descia próximo à USP e de lá ia a pé até o local de trabalho. Por fim, Aurenice da Silva e Letícia Soares participaram da entrevista, mas não estavam empregadas no momento da pesquisa e se autodeclararam do lar.

Com isso, algumas distinções são importantes em relação a alguns trabalhos realizados pelos (as) entrevistados (as) no que tange a serviços de limpeza e reprodução das necessidades. O trabalho de doméstica é qualitativamente diferente dos demais, nele implica que um indivíduo realize as tarefas de reprodução da residência (limpeza, alimentação, lavar e passar roupa, etc.) do patrão ao longo do mês, ao organizar ao longo do tempo e das necessidades e rotinas de cada lar. O trabalho de diarista consiste em realizar tarefas de

limpeza de toda a residência em um único dia, o que resulta em compressão do espaço-tempo para a realização dessa atividade. Já o trabalho prestado pelas trabalhadoras da empresa Top Service (limpeza e serviços de manutenção) implica na formação do trabalhador coletivo e da cooperação no trabalho coordenada pelo capital, porque elas se organizam em equipes que se dividem por setor ou área do edifício em que realizam a atividade. Isso cria uma distinção no tempo e na qualidade entre essas diferentes formas de realização do trabalho de reprodução.

Cabe destacar que, diferentemente das diaristas e domésticas, as trabalhadoras da limpeza na Secretaria da Fazenda sofriam extração de mais-valia absoluta pela empresa Top Service, mesmo na condição de trabalho improdutivo. Apesar de não criar um produto material como um celular ou uma roupa, a empresa presta serviço de limpeza e, por meio do trabalho de funcionários (as) da limpeza, com o uso de materiais e instrumentos de limpeza, realiza a manutenção do espaço físico e de sua reprodução conforme valor definido em contrato. Esse valor, oriundo dos fundos públicos arrecadados sob a forma de impostos representa uma parcela da mais-valia global que, nesse movimento, é reinvestida em outra forma de capital: a atividade lucrativa da empresa prestadora de serviço de limpeza com a expropriação do trabalhador coletivo e do trabalho cooperado de funcionários (as). Por isso, há extração de parte do mais-valor global via fundo público que ocorre na relação entre tempo de trabalho socialmente determinado e trabalhadores empregados na atividade.

Como o trabalho de diaristas e domésticas é mais individualizado, não há extração de mais-valia e ele está inserido no amplo processo de individualismo provocado pelas relações sociais de troca da produção capitalistas que, como analisou Marx (1991: p. 90), o ser humano só é individualizado mediante o processo histórico. Para o autor, o ser humano "[...] Originalmente se mostra como um ser genérico, um ser tribal, um animal de rebanho – embora, de modo algum, como um 'animal político' no sentido político do termo. A troca, em si, é o agente principal desta individualização. Torna supérfluo o caráter gregário e o dissolve". Neste sentido, há dois aspectos a se destacar: 1º) a relação de propriedade privada pela troca; 2º) a individualidade e o individualismo que conforma dialeticamente o processo de individuação sob as relações de troca e uso, fundamentados pelas relações de classes[60].

[60] Nos Grundrisses Marx (2011: p. 104-105) analisou da seguinte maneira: "A dissolução de todos os produtos e atividades em valores de troca pressupõe a dissolução de todas as relações fixas (históricas) de dependência pessoal na produção, bem como a dependência multilateral dos produtores entre si. A produção de todo indivíduo singular é dependente da produção de todos os outros; bem como a transformação de seu produto em meios de vida para si próprio torna-se dependente do consumo de todos os outros. [...] A dependência recíproca e multilateral dos indivíduos mutuamente indiferentes forma sua conexão social. Essa conexão social é expressa no *valor de troca* [...]; o indivíduo tem de produzir um produto universal – o *valor de troca*, ou este último por si isolado, individualizado, *dinheiro*. [...] o poder que cada indivíduo exerce sobre a atividade dos outros ou sobre

Esse caráter gregário, dissolvido nas relações de trocas capitalistas, base material da ideologia neoliberal, origina-se com a divisão social do trabalho e a proliferação da propriedade privada dos meios de produção e do produto do trabalho, o que faz com que o desenvolvimento do capitalismo amplie as funções, profissões e atividades produtoras de valor e também as improdutivas estratificando a sociedade, como é o caso da atividade de limpeza, que cumpre uma função fundamental no processo de valorização do capital.

No caso do canteiro de obras, inserido na cadeia produtiva da construção civil, por mais que o processo produtivo seja por autogestão da associação, mutirantes e assessoria técnica no âmbito da produção de habitação social e não vise o lucro por parte desses agentes, os insumos, materiais de construção e tecnologia empregada estão na lógica de valorização do capital, o que determina a forma assalariada da força de trabalho contratada internamente para a realização dos trabalhos no canteiro. Essa lógica é mediada pelo índice de medições quase que mensais do órgão financiador, o que provoca saturação no processo de trabalho na cadeia produtiva de realização do valor de indústrias de cimento, aço, tijolos, areia, etc. E por sua característica de lugar de trabalho provisório (uma obra dura entre 2 a 5 anos), muitos dos trabalhadores contratados procuram residir próximo ao canteiro, já que muitos entram às 7 horas da manhã e trabalham até 17 horas da tarde, outros dispõem de alojamentos construídos pelas construtoras, sendo uma parte em condições insalubres e precárias de moradia.

Em relação aos trabalhadores (as) intelectuais que responderam ao questionário para que pudéssemos verificar experiências de deslocamentos e observar semelhanças e diferenças com os trabalhadores (as) manuais, vemos que alguns precisam se deslocar longas distâncias em decorrência das características e acesso a esses trabalhos.

É o caso de Fernando Filho, de 35 anos, mestre em Ciências Sociais, professor e pesquisador que residia no bairro da Lapa, lecionava em um colégio particular no bairro de Vila Nova Cachoeirinha e trabalhava como pesquisador no CPDOC Guaianás, no bairro de Guaianases. Para ir à periferia norte, usava ônibus municipal por corredor exclusivo num trajeto de 25 a 40 minutos, e para periferia leste, utilizava duas linhas de trem para chegar ao destino. Cientista social e professora, Janaína Monteiro, de 41 anos, residia no bairro Vila Feital, município de Mauá, sub-região sudeste, e se deslocava todos os dias de ônibus e trem para a escola municipal que leciona no bairro do Glicério, distrito da Liberdade, centro de São Paulo, num trajeto de até uma hora e meia. Mestra em Ciências Sociais e pesquisadora, Renata de Sousa, de 34 anos, residia no Jardim Lourdes, distrito de Lajeado, e deslocava-se

---

as riquezas sociais existe nele como proprietário de *valores de troca*, de *dinheiro*. Seu poder social, assim como seu nexo com a sociedade, [o indivíduo] traz consigo no bolso".

para o CPDOC no CEU Jambeiro em Guaianases de ônibus municipal, num trajeto de 30 a 40 minutos e jornada de 20 horas semanais, e para outro extremo da cidade na Zona Oeste, bairro do Morumbi, onde trabalhava também como pesquisadora na Fundação Carlos Chagas, e usava ônibus, trem e metrô para chegar ao destino, também com jornada de 20 horas.

Outros três pesquisadores mostraram a mobilidade variável que aflige parcela da classe trabalhadora periférica. O João Pedro da Conceição, museólogo e pesquisador, residia no Jardim Obelisco município de Poá, deslocava-se para as atividades do CPDOC em jornada de 20 horas semanais e ia à escola técnica estadual que lecionava na Estação Carandiru do Metrô, no bairro de Santana. No trajeto mais longo, usa trem e metrô e levava até uma hora e meia para chegar ao destino. Allan da Cunha, fotógrafo e videomaker, residia no bairro do Sacomã e deslocava-se para o CPDOC, em Guaianases, três vezes na semana, num trajeto de pouco mais de uma hora. Professor de história, Ireldo Alves residia no Conjunto José Bonifácio, trabalhava em uma escola no mesmo distrito e deslocava-se três vezes por semana ao CPDOC. Professor e cientista social, Fábio Ribeiro residia na Vila Sacadura Cabral, município de Santo André, e trabalhava em duas escolas diferentes no Jardim Ypê e Vila Luzita. Ele ia de bicicleta aos dois locais e levava entre 30 e 45 minutos. Por fim, Gabriela Nogueira e Jéssica de Sousa, já citadas antes. A primeira é publicitária, residia no Conjunto José Bonifácio e trabalhava no Itaim Bibi; a segunda é auxiliar de enfermagem, residia no Jardim Lourdes e trabalhava no bairro do Paraíso, distrito de Vila Mariana.

O que observamos é que o trabalho precário não se manifesta apenas no trabalho manual considerado subalterno pelo capital, com baixa remuneração e formas diferenciadas de exploração. Ele pode ser verificado também no trabalho intelectual, mas de forma distinta, porque boa parte desses trabalhadores com formação universitária e até pós-graduação precisa ter dois ou até três empregos para obter um salário razoável, de acordo com suas necessidades de moradia, alimentação, transporte e educação, o que provoca uma mobilidade variável entre os diferentes postos de trabalho que precisam frequentar durante a semana.

A maioria dos entrevistados habita residência própria não precária, mas a localização delas é precária, porque carece de sistemas viários mais desenvolvidos, como metrô e outros modais, estes, que, por sua vez, estão localizados no centro e no quadrante sudoeste da metrópole. Não se vive apenas em uma moradia, mas se vive na cidade, e essa cidade é desigual e sua produção é resultado da segregação socioespacial, étnico-racial e urbana, o que criou espaços diferenciados por localizações mais desenvolvidas segregadas das periferias precárias. Isso resultou no tempo de deslocamento socialmente determinado e naquilo que Ricardo da Silva (2016) designou por mobilidade precária:

> Esse processo de mobilidade precária em São Paulo remonta às raízes históricas de sua formação socioterritorial, que, inicialmente induzida por uma industrialização poupadora de mão-de-obra e com baixa remuneração, além de dificultar a inserção dos trabalhadores no processo produtivo, alijaram-nos de mínimas condições socioespaciais. Desse modo, foram induzidos a ocupar as áreas menos valorizadas, localizadas nas periferias da cidade, em lugares de difícil acessibilidade [...] apoiados pela redução do custo de moradia e dos transportes [...], servidos por deficitárias infraestruturas e serviços, tornaram a existência uma experiência angustiante de se viver. [...] É nesse sentido, que a compreensão da formação socioterritorial da metrópole de São Paulo pressupõe, na sua gênese, a emergência da mobilidade precária ainda na primeira metade do século XX. A mobilidade precária em São Paulo não é uma novidade. Na década de 1930, a mobilidade precária é impulsionada devido ao crescimento desmesurado de São Paulo, associado à especulação imobiliária e à emergência do sistema de ônibus, quando se traduzida ainda esse problema como exceção, pois as péssimas condições de mobilidades eram restritas às classes mais pobres. Na década de 1960 em diante, apesar do tema dos transportes coletivos entrarem na pauta dos discursos políticos, esse problema se exaspera nas classes trabalhadoras, com a intensificação do processo de metropolização de São Paulo e massificação seletiva do privilégio de circulação dos automóveis no sistema viário destinado à classe média. Já na década de 1990 até os dias atuais, a escala de crescimento macrometropolitana de São Paulo em concomitância com a popularização do transporte individual motorizado [...] e, aliada ao aprofundamento da precariedade dos transportes coletivos, fez o precário de exceção tornar-se a regra, pois independente da condição social das pessoas, no transporte individual ou no coletivo, todos sofrem os efeitos deletérios da mobilidade cotidiana na metrópole paulistana (Silva, 2016: p. 40-41).

A análise de Silva mostra a história social da mobilidade precária, que será analisada ao longo desta tese que se propõe a interpretar a mobilidade urbana a partir da *condição socioespacial* da classe trabalhadora. Por isso, conhecer as características dos entrevistados permite ver as condições do espaço vivido, sintetizadas na tabela a seguir:

Tabela 7: Funções, salário, moradia e tempo de deslocamentos entrevistados(as) – 2019

Funções no Trabalho	Faixa Salarial		Condições de moradia				Tempo de Deslocamento
	Qtd	Faixas	Alugada	Própria	Cedida	Ocupação Alojam.	
Técnica (formação)	3	2 a 4 SM	-	3	-	-	1h a 2 h*
Professor/Pesquisador	7	2 a 4 SM	3	4	-	-	1h a 2 h**
Supervisão Limpeza	1	1 a 2 SM	-	1	-	-	1h a 2 h
Teleoperador	4	1 a 2 SM	-	4	-	-	1h a 2 h
Pedreiro	2	1 a 2 SM	-	2	-	-	20 a 30 min
Caixa	1	1 a 2 SM	-	1	-	-	40 min a 1h
Limpeza	10	1 a 2 SM	2	3	3	-	1h a 2 h
Doméstica	4	1 a 2 SM	1	3	-	-	1h a 2 h
Diarista	3	0,5 a 1,5 SM	-	3	-	-	1h a 2 h
Ajudante Pedreiro	3	0,5 a 1,5 SM	-	-	-	3	20 a 30 min
Do Lar	2	-	-	2	-	-	-
TOTAL	**40**	**-**	**6**	**28**	**3**	**3**	**-**

Fonte: Elaboração própria. Pesquisa Grupos Focais e Questionários.
*Com exceção da técnica em segurança no trabalho que vai de carro e leva entre 30 e 40 minutos.
** Com exceção de dois professores: um percorre entre 25 e 40 minutos para o Colégio e 1 hora para o CPDOC de transporte coletivo; o outro utiliza carro para ir a escola no mesmo distrito e ao CPDOC.

Ademais, a *condição socioespacial* da classe trabalhadora, para a compreensão do tempo de deslocamento socialmente determinado, pode ser definida pela articulação entre as *condições de trabalho*, sendo variáveis e distintas entre estratos salariais determinadas pela divisão técnica e social do trabalho, mas também pela ideologia da meritocracia do esforço individual e da valorização de atividades e funções reificadas pelo capital como o alto salário de jogadores de futebol, apresentadores de programas sensacionalistas de televisão, entre outras, enquanto a maioria dos trabalhadores recebem baixos salários que não dão conta das suas necessidades de reprodução de vida; as *condições de moradia*, da quais trabalhadoras e trabalhadores enfrentam com seus baixos salários o pagamento do preço da terra por meio de aluguéis e financiamentos, ou mesmo construindo moradias provisórias e/ou permanentes como puxadinhos nos terrenos de parentes ou em ocupações precárias; e as *condições de deslocamento*, definida pelas condições de mobilidade precária e/ou de acessibilidade dada pela localização da moradia em contraposição as localizações de emprego, ensino e outras atividades na metrópole, resultado de determinações sociais, políticas, econômicas e ideológicas que conformam a *condição socioespacial* e o tempo de deslocamento socialmente determinado da classe trabalhadora.

As condições de trabalho, moradia e deslocamento articulam-se como um enlace contraditório de condições de classe social que implicam na definição do tempo de deslocamento socialmente determinado, resultado de barreiras espaciais para a vida social de trabalhadores (as). Muitos (as) desses (as) trabalhadores (as) não dispõem de tempo para viver outras relações sociais além de trabalho e deslocamento como ver o (a) filho (a) crescer, brincar com as crianças, participar dos momentos da vida cotidiana de suas famílias – como provoca a canção “Tempo não tem” de nosso querido Tita Reis no início deste capítulo. Por isso, “tempo não é dinheiro, tempo é o tecido de nossas vidas” como destacou o sociólogo Antônio Cândido, ao lembrar que o tempo da vida se desenvolve em outras dinâmicas e relações que estão em contradições com o tempo de produção e circulação do capital, que passou a determinar também a vida cotidiana da classe trabalhadora, determinações sociais da existência que serão analisadas com maior profundidade em seus conteúdos a seguir e no decorrer desta tese.

Capítulo 2
Urbanização rodoviarista, transporte e rotação do capital na circulação

"Não tem um dia que eu esteja no transporte e não reflita no quanto aquilo é violento. É uma violência do Estado, para mim, um crime. Assim como a falta de acesso à saúde e educação de qualidade. O transporte, especialmente para quem é da periferia, acaba com a energia vital do trabalhador.

Muitas vezes, quando você chega ao trabalho já está amassado, fedido e exausto de tanta coisa que você já fez.

Ninguém consegue ser feliz enfrentando 2h (ou mais) pra chegar ao trabalho. 2h de muito aperto, muitas vezes conflitos e calor... cansaço mesmo, de fazer tanta transferência, prestar atenção em tanta coisa...enfim.

Isso é tão violento que mina até a autoestima das pessoas, sabe? Você realmente se sente muito mal por ter que se sujeitar a passar por tudo isso e ainda ser exigido de ser uma pessoal pontual, bem vestida muitas vezes (considerando o padrão de 'bem vestida' no mundo corporativo) que não condiz com a realidade de uma pessoa que precisa usar uma roupa essencialmente confortável, para enfrentar o transporte.

Eu sinto que isso mina com os sonhos do trabalhador, porque você corre, corre e nunca chega. Estão todos com os olhares exaustos, preocupados em não perder o trem, em entrar a qualquer custo para não perder a hora. Se batendo, uns com ou outros, para conseguir ir sentado – às 23h da noite, depois de um dia inteiro, você brigar com outra pessoa porque quer só sentar na volta pra casa, que ainda demora 2h. É muito difícil!

Eu sinto dó de quem tem que passar por isso todos os dias como eu, às vezes de muito mais longe (Suzano, Poá, Ferraz, Cidade Tiradentes, Barro Branco...) e não tem perspectiva nenhuma de mudar essa realidade. Acho que isso é o que mais me dói. As pessoas não deveriam querer sair das suas casas e nem dos seus empregos, porque não aguentam de tanto cansaço físico, sabe?! Eu fico triste quando eu penso que a única solução para melhorar minha qualidade de vida é ter que mudar de casa (e eu amo minha casa, e meu bairro!) ou de emprego (o que não é uma opção pra mim, que os melhores empregos para a minha área estão na região que eu já trabalho). Você deveria encontrar um meio do caminho entre essas mudanças drásticas. Fico realmente triste e solidária quando penso que muitos de nós achamos que é isso e ponto, não tem o que ser feito. Lidar com o transporte público, que adoece, é a única opção"

Gabriela Miranda Nogueira

A epígrafe profunda de Gabriela Nogueira que abre este capítulo mostra os espaços vividos e percebidos, a partir do problema da mobilidade urbana e do tempo de deslocamento, como expressões da *condição socioespacial* de quem vive na periferia de São Paulo. Ela é publicitária, morava no Conjunto José Bonifácio no momento em que respondeu o questionário e necessitava deslocar-se para o trabalho na Avenida Luís Carlos Berrini, no bairro do Itaim Bibi, quadrante sudoeste da cidade. Ela e milhares de trabalhadores (as) fazem os seus percursos diariamente dos locais de moradia para os locais de emprego concentrados no centro expandido e quadrante sudoeste, dos quais remete ao fluxo intenso de indivíduos em deslocamento a partir dos sistemas viários e de transportes existentes, mas também da existência de espaços diferenciados (centro expandido, subúrbios, periferias).

Neste capítulo, o objetivo foi o de analisar a estrutura social a partir daquilo que denominamos por *urbanização rodoviarista*, baseada no tripé desenvolvimentista 1) indústria petroleira; 2) indústria automobilística; e 3) indústria da construção civil. Mais que um modelo rodoviário, a *urbanização rodoviarista* é a expressão social do modo de circulação no capitalismo dependente brasileiro que representa uma das bases da economia política da urbanização, a qual levou a sociedade ao "império do automóvel" (Maricato), ao crescimento dos deslocamentos por modo individual e a periferização generalizada.

Com referência a essa noção, procuramos explicar algumas das determinações sociais da *condição socioespacial* a partir da questão de como a urbanização rodoviarista influencia o tempo de deslocamento nas metrópoles em decorrência de decisões políticas e econômicas, desde o Plano de Avenidas de Francisco Preste Maia; dos 50 anos em 5 do governo Juscelino Kubitschek (1956-1961); das conclusões do DER (Departamento de Estradas e Rodagem) que, em 1946, deixou explícito que todo os investimentos públicos deveriam ser direcionados para as rodovias, e que tais rodovias deveriam substituir as ferrovias, entre outros aspectos. Depois, analisamos a CPTM a partir do histórico das ferrovias e das disputas políticas e econômicas que resultou em décadas de sucateamento e desmonte das ferrovias, o que provocou a revolta dos suburbanos na década de 1970 e fez com que resgatássemos o conceito de subúrbio de José de Souza Martins (1992; 2001), ao evidenciar como a ferrovia foi fundamental para disseminar essa noção de subúrbio.

Então, analisamos a EMTU no contexto do rodoviarismo que se desenvolveu a partir da década de 1950 com a chegada das grandes montadoras, e, a partir de sua criação em 1977, em meio à crise de mobilidade urbana a partir da aglomeração urbana, crescimento desenfreado da metrópole e superpopulação relativa, apreendemos o movimento dela inserida no processo de expansão do rodoviarismo, o que contribuiu para a periferização da cidade, momento que o processo de periferia foi resultado do modo de circulação rodoviarista e sistema viário por ônibus (enquanto o subúrbio foi resultado da expansão ferroviária).

Encerramos o capítulo com a análise dos impasses dos planejamentos da EMTU, da CPTM e do Metrô por meio do SIVIM e do PITU, para mostrar que o predomínio do rodoviarismo, das montadoras de automóveis e de ônibus, possibilitou a expansão de múltiplas empresas do setor de transporte que formam monopólios na exploração do transporte coletivo e do qual detêm um tempo de rotação mais rápido de realização do ciclo do capital que em outros setores industriais, porque seu tempo está próximo de 0 e sua produção de viagens se realiza na própria circulação.

2.1. Urbanização rodoviarista e sistemas de transporte metropolitano

O estudo da dinâmica das crises no capitalismo tem sido realizado por diversos autores marxistas, entre eles Jorge Grespan (2012), que mostrou o negativo do capital. Diante da recente crise perguntamos: qual a origem e o desenvolvimento da crise de mobilidade urbana que afeta a maior parte da classe trabalhadora de São Paulo e Brasil?

Para encontrar respostas para essa questão é importante ressaltar que cidades e metrópoles em diversos lugares do mundo tornaram-se espaços de reprodução da força de trabalho e do capital em seu processo de acumulação, e vivemos num momento em que nossas sociedades estão cada vez mais urbanizadas e exigem cada vez mais transporte, moradia, educação, energia, água, abastecimento, saúde, lazer e etc., e cada uma dessas necessidades não são soluções individuais, mas coletivas. O transporte é de partida um problema coletivo, e se insere no processo de socialização urbana da sociedade. No entanto, na produção capitalista do espaço e da cidade, parte crescente do atendimento dessa necessidade tem sido feita por modo individual, cuja socialização se faz pela apropriação individual resultando no que Maricato chamou de "império do automóvel". Para enfatizar a importância das necessidades urbanas tais como o transporte coletivo, Maricato ajuda a pensar o seu fundamento:

> Cada vez mais a reprodução da população que compõe a força de trabalho, em sua maioria, se faz de modo coletivo ou "ampliado", dependente do Estado, como desenvolveu Castells no clássico livro *La question urbaine*. Transporte coletivo, infraestrutura e equipamentos sociais são necessidades que, apesar do fim do *Welfare State* ou apesar da tendência à privatização dos serviços públicos após a década de 1980, ainda permanecem como questões cruciais da luta social nos países periféricos ou centrais da atualidade. Diferentemente da chamada reprodução simples da força de trabalho, a reprodução ampliada não depende apenas do salário – ou, em termos mais precisos, da taxa de salário –, mas também das políticas públicas, parte das quais são especificamente urbanas, como se estas constituíssem um salário indireto. Um aumento de salário pode ser absorvido pelo alto custo de transporte ou da moradia, por exemplo (Maricato, 2015: p. 22).

Maricato analisou a importância da cidade e do urbano na reprodução da classe trabalhadora, mas também na reprodução do capital. Se para a classe trabalhadora os espaços da cidade expressam o valor de uso, para o capital, eles representam possibilidade de acumulação de valor, o que afeta necessariamente o uso que será satisfeito pelas relações de troca da forma mercadoria. Como Marx havia apontado e foi desenvolvido por Harvey, mais recentemente, entre o valor de troca da "cidade mercadoria" e o valor de uso da "cidade condição de vida" para a classe trabalhadora, há uma série de contradições que precisam ser compreendidas (Maricato, 2015; Harvey, 1982).

Por isso, neste capítulo expomos uma análise das contradições entre sistema rodoviário e sistema de transporte coletivo produzidas via indução do Estado, com ênfase no transporte coletivo, para mostrar como sua produção social reproduz a lógica de produção e circulação alicerçada no regime de acumulação do capital dependente que se desdobrou em segregações socioespacial, étnico-racial e urbana entre as classes sociais, o que explicaria o cotidiano da mobilidade perversa vivida por Gabriela Nogueira e milhares de trabalhadores. Porém, essa *condição socioespacial* é oriunda da herança colonial e escravista, mediada pela superexploração do trabalho que vigora em nossa sociedade e da tríplice segregação vigente, promovida pelas classes dominantes por meio do desenvolvimento dependente desigual que têm o poder de influenciar a produção dos sistemas viários para atender as necessidades de circulação e valorização de seu capital, orientando-se pelo valor de troca e das metamorfoses do valor e da forma mercadoria no processo de circulação.

Essa produção capitalista do espaço de viário e transporte, mas também de habitações, centros comerciais, edifícios corporativos, etc., expõe a necessidade de circulação das mercadorias para a realização do valor. Então, onde há concentração de capital há também concentração de sistemas viários e transporte para a circulação rápida e necessária que permita a venda das mercadorias no tempo exato (just in time) de realização do tempo de rotação (tempo de produção e tempo de circulação) dos ciclos de seu processo de acumulação e valorização. Em todas as formações sociais em que predominam o modo de produção do capital, cujo alicerce remete às sociedades produtoras de mercadorias, há também um modo de circulação e um espaço correspondentes. Pode haver numa mesma formação social, como no caso da brasileira, outros modos de produção e reprodução que coexistem e se complementam. Mas como demonstrou a vasta bibliografia a respeito[61], o modo de produção específico no Brasil é o capitalista dependente de via colonial, com sua produção e circulação de mercadorias truncadas e regime de acumulação incompleto decorrente do capital atrófico, por meio de condições precárias para a mercadoria que produz o valor: a força de trabalho.

Por essa razão direta investigamos o movimento do conjunto de determinações sociais, políticas e econômicas que permitem compreender a inter-relação entre o que designamos por *urbanização rodoviarista* a partir da forma urbana do sistema viário como base para a expansão do modelo rodoviarista do sistema de transporte dominante (individual: automóveis, motocicletas, caminhões; coletivo: ônibus, van, micro-ônibus) e sua inserção no movimento contraditório de acumulação regido pelo tempo de rotação do capital na indústria

[61] Caio Prado Júnior (1973; 2000; 2004); Florestan Fernandes (1973; 2012); José Chasin (2000); Ruy Mauro Marini (2000); Francisco de Oliveira (2003a, 2003b); Maria da Conceição Tavares (1986).

de transporte. Esse modelo resultou na supressão paulatina do bonde e o sucateamento das ferrovias federais que se mantiveram como ferrovias urbanas apenas em algumas capitais no país, pelo domínio do transporte rodoviário. Por isso, nossa investigação e análise estão focadas na CPTM e EMTU como duas empresas estatais que atendem a RMSP, com algumas menções ao Metrô que está circunscrito a cidade de São Paulo, ao investigar suas contribuições na estruturação espacial da metrópole.

A *urbanização rodoviarista* é resultado do processo de desenvolvimento urbano específico que predominou pela lógica de acumulação baseada no tripé de crescimento econômico global iniciado na década de 1930 após a crise da bolsa de Nova Iorque, e intensificada nos anos de 1950: 1) indústria petroleira; 2) indústria automobilística; e 3) indústria da construção civil. Esses três setores industriais redefiniram e expandiram a produção espacial das cidades e metrópoles brasileiras no ciclo de urbanização a partir do pós-segunda guerra, bem como criou as condições para outro tipo de ligação entre cidades por meio de rodovias e sistema viário rodoviarista, ao ampliar a força produtiva para a circulação de automóveis, caminhões, ônibus[62] e provocar a proliferação do modo de circulação individual isolado que tem individualizado o acesso ao transporte. Isso vai marcar a hegemonia desse modelo de mobilidade e provocar a crise de mobilidade urbana nos deslocamentos das metrópoles brasileiras no final do século XX e início do século XXI**.**

O modelo de urbanização acelerada no Brasil esteve alicerçado no crescimento cíclico da economia em suas fases desenvolvimentista (1930-1964)[63], acumulação despótica (1964-1985), neoliberal (1989-2002) e neo-desenvolvimentista (2003-2016), e teve historicamente sua base material na indústria petroleira e no modelo de produção do fordismo periférico[64]. Como uma das bases do modelo de *urbanização rodoviarista*, a extração de petróleo no Brasil nasceu no final da década de 1930 com a descoberta de jazidas em

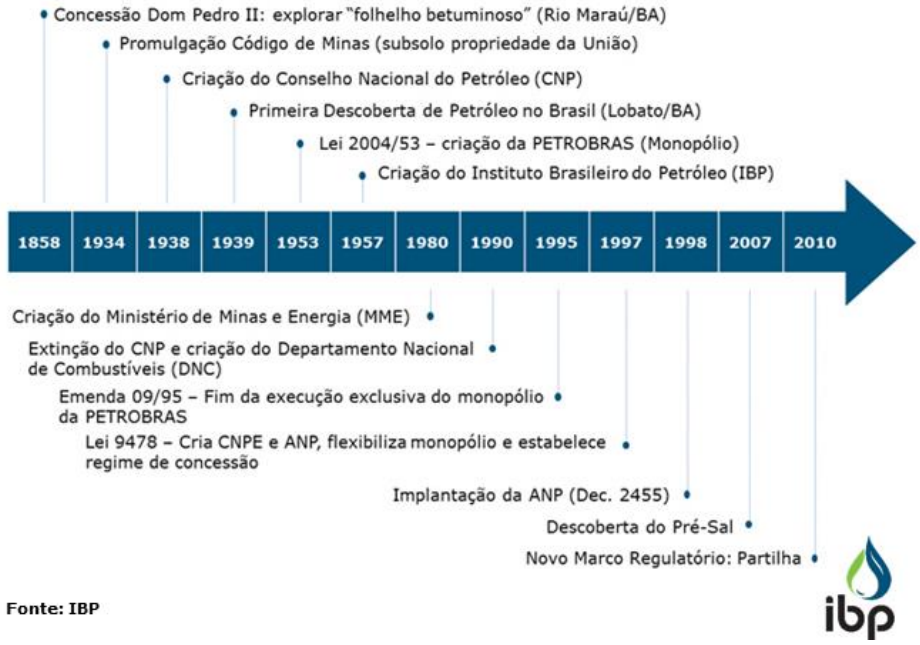
[62] Importante destacar que em 2018 a cidade de São Paulo chegou ao total de 8,8 milhões de veículos e 6,2 milhões de automóveis, segundo dados do Detran-SP (Departamento de Trânsito de São Paulo).

[63] A fase desenvolvimentista iniciada por Getúlio Vargas e potencializada por Juscelino Kubitschek relaciona-se ao momento de criação das condições para o desenvolvimento e integração nacional, porém, reconhecendo a posição de "subdesenvolvimento" em que a economia se encontrava. Na década de 1950 foi criada a Comissão Econômica para a América Latina (CEPAL) por Raúl Prebisch com participação de Celso Furtado, teórico do subdesenvolvimento brasileiro, que ajudou a criar uma teoria original para interpretar a condição de subdesenvolvimento do Brasil e das economias latino-americanas com base na dualidade entre desenvolvimento e subdesenvolvimento, entre centro e periferia na economia mundial.

[64]Definição de Alain Lipietz (1989), o fordismo periférico refere-se à implantação incompleta nas economias periféricas do sistema de fabricação referenciado na especialização do trabalho e na linha de montagem para produção e consumo em larga escala. Nos países da América Latina ele se mostrou problemático, porque não se transferiu a tecnologia, mas apenas a montagem. Para Lipietz, tal como o fordismo, está baseado na reunião da acumulação intensiva com o crescimento dos mercados de bens finais, mas permanece periférico, porque nos circuitos mundiais os empregos qualificados (engenharia, por exemplo) são exteriores a estes países, e sua produção está condicionada ao mercado interno e a existência de uma ampla classe média urbana e ampla classe operária consumidora.

Salvador, na Bahia, pelo Conselho Nacional de Petróleo (CNP). Com disputas acirradas no interior do Estado Novo por suas implicações patrióticas e estratégicas, militares divergiam sobre a participação ou não de capital estrangeiro na exploração do petróleo. Ficou conhecido o debate entre os generais Júlio Caetano Horta (que defendia a não participação de capital estrangeiro) e Juarez Távora (favorável à participação de capital estrangeiro)[65], mas foi com a descoberta de petróleo que a corrente de Horta em seu mandato à frente do CNP ganhou força e levou o país a criar o monopólio de exploração sob a campanha governista "O petróleo é nosso", campanha que permitiu posteriormente no segundo governo de Getúlio Vargas (1951-1954) criar a Petrobrás. A figura a seguir mostra a linha do tempo que ilustra esse processo:

Figura 31: Linha do Tempo da Indústria de Petróleo no Brasil – 1858-2010[66]



Fonte: Instituto Brasileiro Petróleo, Gás e Biocombustíveis (IBP).

A indústria de petróleo, gás e biocombustíveis no país foi fundamental para criar algumas condições de desenvolvimento no período, sobretudo, no que diz respeito ao acesso a essa riqueza mineral geradora de energia e matéria-prima para uma série de produtos. A cadeia produtiva do petróleo está segmentada nas seguintes indústrias: exploração, refino, petroquímica e transformação. Guerras foram feitas pelo acesso ao petróleo mediante ao forte lobby de manutenção desse setor enquanto matriz energética e matéria-prima fundamental para a produção, circulação e consumo de veículos da indústria automotiva. Entretanto, o que

[65] Essa disputa no Estado expressou a luta pelos interesses das frações burguesas no bloco do poder, noção de Armando Boito (2007), sendo o general Horta representante da burguesia interna e Távora da burguesia externa.
[66] A aprovação do regime de partilha entre estados e municípios, a produção de petróleo em 2017 via pré-sal passou a 50,7% do total e a Petrobrás teve 77,8% de participação, "pivô" da crise política de 2015-16.

nos interessa aqui na exposição não é analisar com profundidade essa cadeia produtiva, mas destacar sua importância no processo de *urbanização rodoviarista*, uma das noções que fundamenta a *condição socioespacial* da classe trabalhadora e de seu tempo de deslocamento socialmente determinado.

Ao analisar o processo de urbanização e as políticas de mobilidade no Brasil é fundamental pressupor que tal processo criou as condições para a aglomeração de indivíduos, empresas e mercadorias, e permitiu que indivíduos vivessem em ambientes urbanos nos quais passariam a necessitar de transporte coletivo com certa regularidade. Esse processo, tal como analisou Vasconcellos (2014: p. 13), aumentou as dimensões das cidades e fez crescer as distâncias espaciais e a necessidade de transporte coletivo para os indivíduos, sobretudo, em relação à classe social da qual pertencem. Por isso, a indústria do petróleo foi fundamental para a instalação da indústria automobilística que, juntas, provocaram a origem da oferta regular e, com o decorrer do tempo, mais acessível de veículos de transporte individual.

Inicialmente adquiridos por indivíduos de estratos sociais de renda média e alta, esses veículos estabeleceram um padrão de urbanização que resultou num tipo de produção do espaço através da indústria da construção civil, porque para se produzir e comercializar veículos foi necessário haver combustíveis, ruas, avenidas e estradas para sua circulação. As estradas a partir da década de 1950 seriam produzidas também com a matéria-prima oriunda do petróleo. Além dessas condições materiais, as relações de forças dessas classes médias e burguesas sobre os governos demonstraram alguns aspectos de interesses em jogo em relação à aquisição de veículos e financiamento do Estado, discutidos por Vasconcellos:

> [...] Sendo adquiridos por grupos sociais de renda média e alta, tornaram-se um tema politicamente importante devido ao poder de pressão desses grupos sobre as decisões das políticas públicas. Além disso, sendo fonte importante e crescente de receitas de impostos, a indústria automobilística tornou-se muito importante para o governo federal (Vasconcellos, 2014: p. 13).

Essa conveniência de interesses não é aleatória, pois os políticos presentes na administração pública do Estado defendiam os interesses privados de suas classes de origem, sejam elas classes médias ou frações burguesas (industrial, comercial, fundiária, financeira). No entanto, mesmo entre essas diversas frações e classes havia divergências que muitas vezes foram resolvidas através das relações de força política, técnica e ideológica. Para entendimento dessa conjuntura, uma breve regressão contribui para compreender a origem do problema dos transportes e imensos congestionamentos que a população da metrópole paulistana vivencia cotidianamente.

A discussão pública entre o engenheiro civil Francisco Prestes Maia (prefeito de São Paulo entre 1938-1945), defensor do modelo viário estadunidense, e o arquiteto-urbanista Luiz Inácio Anhaia Melo (prefeito provisório de 1930-1931)[67], defensor da ampliação do transporte coletivo e o controle do Estado sobre o uso do solo urbano, teve como objeto o Plano de Avenidas[68] criado por Maia e Ulhôa Cintra. Esse plano urbanístico para a cidade de São Paulo estruturou seu crescimento nas décadas seguintes e remodelou o centro urbano por meio da abertura de avenidas (e da cidade), o que estabeleceu o padrão radial-concêntrico das avenidas do centro para os subúrbios e as periferias que conhecemos atualmente. Tal plano priorizou a circulação de automóveis e foi viabilizado pelo uso dos fundos públicos, ao caracterizar a necessidade de planejamento urbano, regulação e intervenção do Estado na produção espacial da cidade e representar a cisão e as disputas políticas e ideológicas entre as áreas de engenharia civil e arquitetura-urbanismo.

No período entre 1930 e 1970 o Estado assumiu o papel de principal agente do planejamento na zona crítica da urbanização induzida pela industrialização pesada que se desenvolveu a partir dos anos 1950, o que constituiu posteriormente as metrópoles conurbadas e concentradas no país. Esse duplo movimento de industrialização-urbanização desencadeou uma forte migração rural de trabalhadores do campo que migraram para os centros urbanos em busca de empregos e melhores condições de vida[69]. Na literatura sobre mobilidade e segregação urbana os autores convergem na análise de que foi a partir da década de 1950 que houve intenso e acelerado ciclo de urbanização, marco da chegada das montadoras de veículos no Brasil e da criação da Petrobrás[70]. De lá para cá, ocorreram mudanças no padrão de mobilidade da população brasileira com o aumento substancial do

[67] Durante o curto período em que foi prefeito por indicação do interventor João Alberto Lins de Barros na chamada Revolução de 1930, Anhaia Melo teve atuação voltada para questões urbanísticas e introdução de legislações que permitissem evitar o crescimento desorganizado da cidade.

[68] O Plano de Avenidas foi um documento que se dividia entre legislação, soluções viárias, transportes e complementos diversos. Um aspecto importante do plano foi o de estabelecer o perímetro de irradiação, conceito criado Cintra que definia um circuito de novas e amplas avenidas e viadutos na região da Praça da República, que receberia o fluxo das vias radiais. Outro aspecto do sistema viário desenvolvido por Maia foi a noção de sistema Y, com a construção de avenidas radiais que interligassem a cidade, tais como as atuais avenidas Tiradentes e Prestes Maia, por exemplo. Entre as décadas de 1920 e 1930 foram concebidos diversos planos com a preocupação viária nas cidades e no país, tais como os planos rodoviários de Catrambi (1926-27), de Luis Schoor (1927), da CERF (1927), e o Plano Rodoviário do Nordeste (1930), mas nenhum deles recebeu aprovação oficial (Galvão, 1996: p. 196).

[69] Francisco de Oliveira (2003a) analisou esse processo de industrialização pesada e mostrou importantes aspectos da ação política do Estado ao institucionalizar as regras do jogo relacionando-as, realizando a regulação dos fatores de preço do mercado, equalizando os salários com a CLT e regulando o setor da agricultura na transição da base agrário-exportadora para urbano-industrial como aspectos fundamentais para a reprodução das condições da expansão capitalista no país e da acumulação primitiva de capital.

[70] A Petrobrás foi criada em 1953, mas na década anterior outras empresas estatais criadas foram também importantes: Companhia Siderúrgica Nacional (1940), Companhia Vale do Rio Doce (1942), entre outras.

transporte individual motorizado, sobretudo, automóveis e ônibus, que se desdobrou em crescimento desordenado de parte das cidades aos trabalhadores. Os investimentos públicos do Estado orientado pelas classes médias e burguesas foram canalizados para o aumento dos deslocamentos de modo exclusivo, sem se atentar na época para outras formas de transporte e soluções modais articuladas que permitissem compartilhar vias de tráfego produzidas para esse tipo de circulação. Por essa condição, o Estado chegou tarde para regular o processo de urbanização em sua totalidade, mesmo como indutor do modelo de *urbanização rodoviarista*, pois faltava uma visão ampla nas conceitualizações convencionais sobre Estado no período[71].

É nesse contexto que se origina a formação da questão do trânsito em São Paulo, analisada com profundidade por Vasconcellos (2009; 2014). Essa questão nasceu histórica e simultaneamente em situação reversa ao sucateamento e precarização do sistema ferroviário no país[72]. Não por acaso que as políticas de Prestes Maias, em São Paulo, e de Kubitschek, no país, de construção de avenidas largas, grandes rodovias e viários foram implementadas em consonância com o aumento da produção e venda de veículos pelas montadoras aqui instaladas, para atender ao regime de acumulação intensiva e extensiva desencadeada com o fordismo periférico, ao gerar uma contradição urbana entre as diferentes classes sociais: classe média e burguesia, uso prioritário de automóveis; classe trabalhadora, que na época não detinha condições de possuir automóvel, uso do transporte coletivo. Foi nesse momento também que o transporte por ônibus "venceu" os bondes, ao substituir a tecnologia dos bondes que tinha a limitação dos trilhos e descarrilhava com frequência (apesar de ser mais barato e funcional, e poderia continuar como modal complementar), por veículos maiores sobre pneus que permitia maior mobilidade, linhas mais flexíveis e amplas no território sem a necessidade de trilhos ou cabos elétricos, permitindo relativa autonomia na circulação[73].

---

[71] Como destacou Schmidt (1983: 36-40), o entendimento da contradição entre propriedade privada e socialização do capital e do trabalho, aspecto que permitiria compreender a função das políticas urbanas com base na reprodução social desses dois polos da produção social, e possibilitaria uma ação do Estado na socialização das condições gerais de produção.

[72] Vasconcellos (2014: p. 28) mostrou que em relação à infraestrutura de circulação no início da década de 1930 o Brasil tinha 32.478 km de ferrovias e apenas 830 km de rodovias pavimentadas interestaduais. Em consequência dos investimentos nas rodovias, a rede rodoviária brasileira cresceu exponencialmente entre 1950 e 1975, e a extensão das redes federais e estaduais passou de 3 mil km para 65 mil km, e o volume de mercadorias transportadas em rodovia foi multiplicado por 20 – atingindo 75% de toda a carga deslocada no país –, atestando o crescimento do uso de caminhões. Galvão (1996: p.197), por sua vez, destacou que embora a opção definitiva pelo modelo rodoviário já houvesse sido tomada em 1946, por meio de um relatório do Departamento Nacional de Estradas e Rodagens (DNER) criado em 1937, ele diz que "claramente especificava que as rodovias, a partir de então, passariam a assumir a 'função pioneira, outrora exclusiva das estradas de ferro', e que o desenvolvimento da rede ferroviária [...] seria [...], em grande parte, substituído por estradas de rodagem".

[73] Para Vasconcellos (2014: p. 31) foi a "[...] partir de 1955, quando foram feitas eleições municipais, o tema do transporte coletivo foi essencial nas plataformas dos candidatos, prenunciando a saída do governo federal do tema. Nessa época, a transição do sistema de bondes para o de ônibus foi feita por grandes cidades na forma da criação de empresas públicas de ônibus, em São Paulo (1947), Belo Horizonte (1949), Porto Alegre (1952),

A partir de então, o sistema de transporte ficou vinculado ao sistema viário da *urbanização rodoviarista* como um tipo de desenvolvimento e "modernização" da economia brasileira sob a ideologia do progresso, que se desenvolveu por meio da produção do espaço dirigida por construtoras, imobiliárias e proprietários de terras numa disputa por determinar o traçado e o desenho espacial desses territórios. Essa produção do espaço se desenvolveu no momento em que as classes sociais se segregam ainda mais no espaço urbano, legitimando o predomínio do modelo político rodoviarista em detrimento da ampliação e diversificação do transporte coletivo por algumas décadas que, naquela época, estava referenciado no trem e no bonde, cujo tal "progressio", como ironizou Adoniran Barbosa em suas canções, vem do trabalho. Foi a partir de 1947, com a criação da Companhia Municipal de Transporte Coletivo (CMTC) em São Paulo, que se amplia o ônibus como transporte coletivo de massa para os trabalhadores, e que aos poucos vai substituindo o bonde que fazia percurso mais curto e ligava alguns bairros ao centro da cidade. Nesse momento em que a cidade se expandia com a industrialização acelerada e a migração rural do campo, o transporte por automóvel, ônibus e trem passou a ser a expressão da circulação em massa, mas também de disputas ideológicas e políticas em torno da centralidade do problema que segue até a atualidade – trânsito ou transporte.

A indústria automobilística foi inaugurada no Brasil, em 1921, com a instalação da fábrica da Ford no bairro do Bom Retiro, seguida pela General Motors (Chevrolet) com a instalação de sua fábrica no bairro do Ipiranga, em 1925, ambas em São Paulo. Porém, somente na década de 1950 e diante da necessidade de substituição da frota envelhecida de carros e caminhões estadunidenses e europeus, junto à produção ampliada de veículos e não apenas sua montagem, é que a indústria Romi produziu o modelo Romi-Isetta em 1955, na cidade de Santa Bárbara d'Oeste, interior de São Paulo, e que a produção em larga escala aumentou com a chegada de outras montadoras e mudança de local das duas primeiras: a General Motors (GM) mudou-se para uma fábrica maior em 1930 em São Caetano do Sul, e criou outra unidade em São José dos Campos em 1958; a Mercedes-Benz instalou sua fábrica em São Bernardo do Campo em 1956; a Volkswagen em 1959 na mesma cidade; a Ford, mudou-se para São Bernardo do Campo; sendo junto a GM montadoras de peças importadas que iniciaram nessas fábricas a produção de caminhões, mas só em 1968 ampliaram para

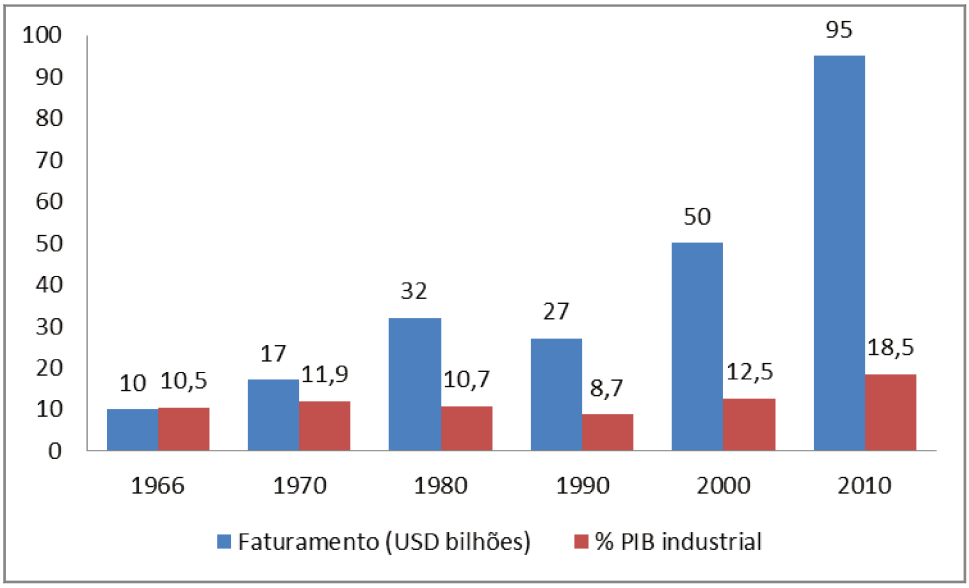
---

Salvador (1955), Recife (1957) e Rio de Janeiro (1963). A maioria delas teve vida curta – à exceção da CMTC de São Paulo, que existiu até 1994 – tendo apenas a empresa de Porto Alegre sobrevivido após essa data. [...] Dada a existência de muitos sistemas operados por bondes em grandes cidades, suas condições – e sua tarifa – eram controladas pelo governo, que criava muitas dificuldades para a alteração do preço cobrado por passageiro. Em 1932, os sistemas de bondes de 26 cidades somavam 1.693 linhas e transportaram 1 bilhão de passageiros. [...]".

produção de automóveis; e a Fiat teve sua fábrica instalada em Betim, Minas Gerais, em 1976[74].

Com a indústria automobilística se redefiniu o padrão de mobilidade e os investimentos públicos do Estado durante décadas para circulação do capital e do trabalho. Esse setor da economia sempre influenciou as decisões políticas governamentais[75] em decorrência de sua imagem de motor do desenvolvimento com participação relativa no PIB brasileiro e alto faturamento:

Figura 32: Setor Automobilístico: Faturamento/Participação PIB Industrial até 2010



Nota: Preços reais de 2011 atualizados pelo IGP-DI médio e convertido em dólar pela taxa média.
Fonte: Vasconcellos (2014), Anfavea (2012).

A Figura 32 mostra a participação da indústria no período de 1966 até 2010 no PIB industrial, variando entre o menor 8,7% em 1990 e o maior de 18,5% em 2010. O faturamento passou de US$ 10 bilhões em 1966 a US$ 95 bilhões em 2010, com uma valorização no período de US$ 1,9 trilhões, o que mostra como o processo de acumulação do capital no setor foi exponencial e gerou alta transferência de valor para as matrizes das montadoras em seus países de origem. (Vasconcellos, 2014: p. 42-43).

Então, a produção ampliada do espaço por meio do ambiente habitado, sistema viário e dos setores industrial, comercial e financeiro, favoreceu determinadas frações do capital ligadas ao tripé industrial que constitui a *urbanização rodoviarista*, e criou as condições materiais para a acumulação ampliada de capital desses diversos segmentos. Mas

[74] Outras montadoras e fabricantes vieram depois: Renault, Peugeot, Citroën e a Dodge pela Chrysler.
[75] Os governos incentivam essa indústria com a construção de viários e isenção de impostos como IPTU (para a instalação e geração de empregos em munícipios) e IPI (federal) em momentos de crise.

em sua base material, a produção do espaço foi analisada por Sérgio Ferro (1982) que desvelou as soluções que vinham do Estado desenvolvimentista, da arquitetura moderna e de sua capacidade de executar grandes obras, ao decifrar o mistério da "farsa da construção" e mostrar que a elaboração material do espaço é mais uma função no processo de valorização do capital do que resultado de alguma coerência técnica ou artística interna à obra, ao fazer uma crítica à mediação entre urbano e arquitetura. Sua hipótese central foi a de que o desenho de arquitetura seria "caminho obrigatório" para a extração de mais-valia (trabalho excedente) e não poderia ser separado de qualquer outro desenho para a produção de mercadorias. Por isso, sua crítica à arquitetura modernista representou o enlace para se pensar a arquitetura nova e integrasse desenho e canteiro que tal processo de produção capitalista havia separado.

O setor da construção civil[76], dividido em dois segmentos – edificações e construção pesada de infraestrutura –, cresceu vertiginosamente a partir da década de 1940 com as políticas varguistas, em decorrência do forte investimento estatal no desenvolvimento de infraestrutura influenciada pelo modernismo e do consequente rodoviarismo. Sua cadeia produtiva e composição ampla do setor imobiliário foram analisadas por nós em 2013[77], e nela preponderou um híbrido entre indústria moderna e manufatura tradicional responsáveis pela massa de mais-valor referenciada no fordismo da construção (Ball, 1988), além da arquitetura-urbanismo[78] sob bases funcionais das cidades originadas no método Haussmann[79], que desdobrou na Paulicéia Desvairada[80] que conhecemos na atualidade. Como analisou Silva (2006), isso teve consequências:

---

[76] A construção civil no Brasil, por meio da engenharia civil, deu seus primeiros passos no período colonial, com a construção de fortificações e igrejas. As escolas de engenharia civil nasceram a partir de 1810 com a chegada da família real. Mas foi somente na década de 1940 que ela teve o impulso com o governo Getúlio Vargas, momento em que o país já era detentor da tecnologia do concreto armado.

[77] "[...] A cadeia produtiva da construção civil é composta por uma série de etapas ou momentos produtivos constituídos como produtos de trabalhos privados, organizados pela produção de insumos (minério de ferro); em seguida pela produção da matéria-prima (cimento, ferro e aço, tijolos); passa pela indústria de processamento e distribuição (comércio, encomendas diretas), até chegar ao canteiro de obras, momento da construção de uma casa ou edifício de apartamentos com relativo poder de decisão de engenheiros e arquitetos sobre o produto da obra. Deter o poder político e econômico do setor significa se apropriar do poder sobre a produção da cidade e do urbano, poder que foi assumido por sujeitos do setor imobiliário [...] (Sandro Oliveira, 2013: p.152). A construção civil atualmente reúne um conjunto de atividades que somam mais de 12 milhões de pessoas, com cerca de 13% da força de trabalho ocupada no país, e os investimentos em construção representam 10% do PIB nacional. A participação do setor no PIB de 1975 a 1985 foi de 40% do total e na década de 1990 subiu de 6,9% para 34,3% (FIESP, 2019).

[78] Para Pedro Arantes (2012: p. 17-21) ao final século XX e início do XXI a arquitetura embarcou no universo midiático das logomarcas, a ponto das obras serem concebidas para gerar rendas de um novo tipo, que não apenas a velha renda fundiária. Os novos edifícios são desenhados para circular como se fossem *logotectures* (arquitetura logo), que marca a passagem da prevalência do capital industrial para a hegemonia das finanças globalizadas, ou do reino do capital fictício nas palavras de Marx.

[79] Assim designou Friedrich Engels (1976) em seu clássico Contribuição ao problema da habitação.

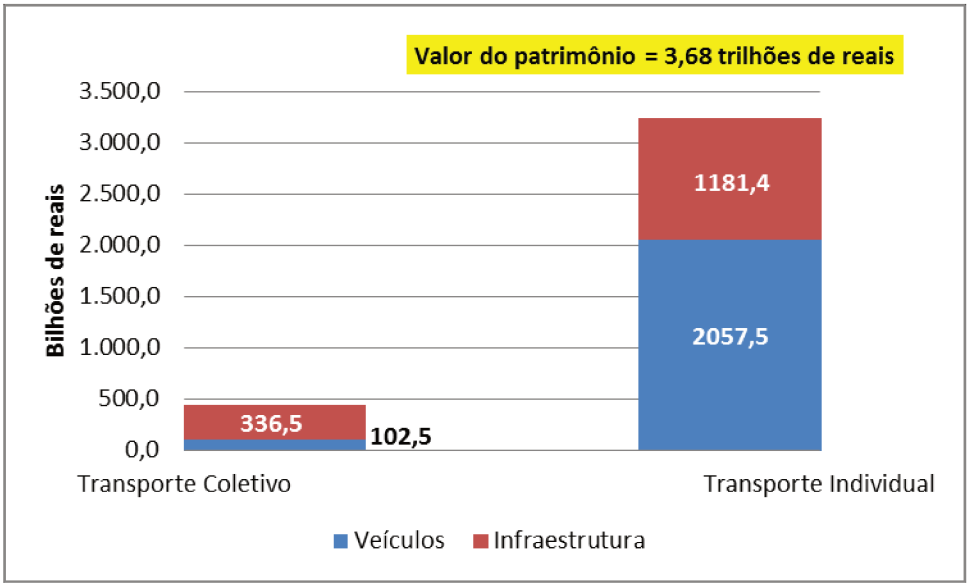
[80] Livro de poemas de Mário de Andrade de 1922 em que explora as conquistas e contradições do Modernismo brasileiro em poesia e destaca sua famosa Ode ao Burguês.

> É assim que a cidade de São Paulo passaria a se basear cada vez mais nos preceitos do urbanismo moderno e funcional, tornando os espaços da cidade cada vez mais crescentes, fragmentados e desiguais, articulados em torno da racionalidade de circulação. Esse modelo de urbanismo moderno possui evidentes inspirações nos planos do Prefeito Georges Eugène Haussmann, de Paris que, em meados do século XIX, transformou o espaço urbano a partir da construção e alargamento de grandes avenidas, os boulevards, em função da circulação e disciplinamento das massas revoltosas, já que os "novos bulevares permitiram ao tráfico fluir pelo centro da cidade e mover-se em linha reta, de um extremo a outro" (Silva, 2016: p.44-45).

Esse modelo urbano transformou o espaço em força produtiva funcional direcionada às necessidades da circulação do capital, o que influenciou na produção espacial da cidade de São Paulo, desde o Plano de Avenidas, que inaugurou a condição sistêmica de expansão urbana da cidade e pelos diversos governos em nível federal que se sucederam.

Como mostra o estudo recente do Sistema de Mobilidade Urbana (SIMOB) da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) apresentado por Alexandre Pelegi (2018), o investimento público acumulado em infraestrutura de transporte, conforme exposto no gráfico a seguir, evidencia que os modos individuais de transporte se apropriaram de quase 80% do total dos investimentos públicos, convertidos em patrimônio público acumulado:

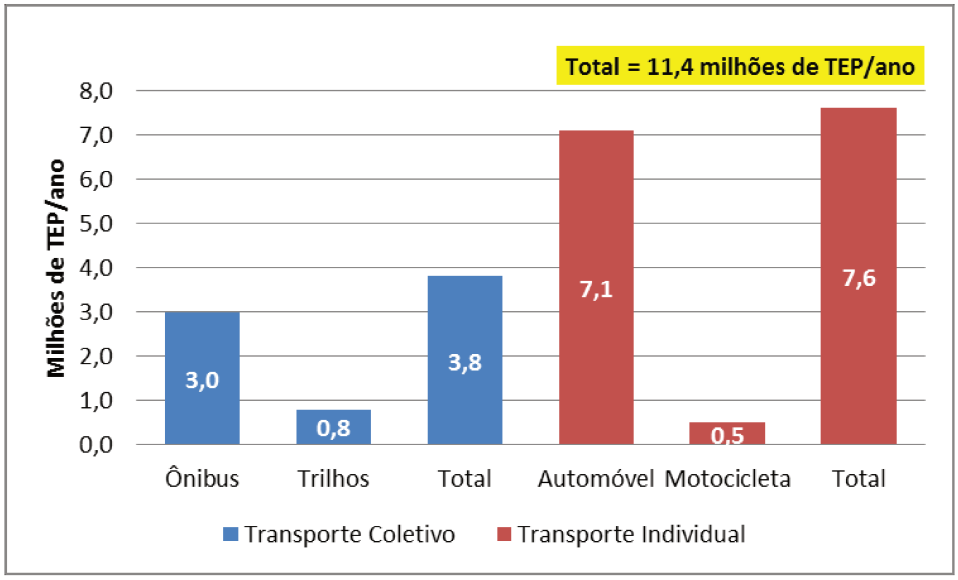
Figura 33: Valor do Patrimônio Público na Mobilidade por Modo de Transporte, 2016*



Fonte: SIMOB, ANTP, 2018.
* Valores estimados de dezembro de 2016.

O modo individual acumulou cerca de R$ 3,2 trilhões em estradas, avenidas e ruas, enquanto o modo coletivo cerca de R$ 439 bilhões, o que mostra que a cada 10 reais investidos em infraestrutura de transporte, apenas 2 reais foram para o transporte coletivo. O consumo de energia e combustível por esse modelo mostra essa inversão trágica:

Figura 34: Consumo Anual de Energia Por Modo de Transporte – 2016[81]



Fonte: SIMOB, ANTP, 2018.

A *urbanização rodoviarista* se consolidou por um tipo de produção, circulação e consumo baseada no tripé industrial petroleiro, automobilístico e construção civil, mediante o desenvolvimento desigual do padrão industrial-urbano dependente, que resultou em partes das cidades planejadas com sistemas viários eficientes para as classes médias e dominantes e, em outras partes, a classe trabalhadora ocupou e generalizou a autoconstrução em bairros periféricos sem infraestrutura adequada e com transporte precário. Essa urbanização resulta da expressão social do regime de acumulação despótica e da regulação estatal populista-autoritária[82] que criou a dependência de ônibus e carro como sistemas de transporte atrelado à necessidade constante de expansão do sistema rodoviário[83], provocando o sucateamento e ausência de investimentos nas ferrovias. Tal expansão urbana da circulação via rodoviarismo representou uma forma de produção e reprodução do espaço que levou as metrópoles brasileiras à crise de mobilidade urbana no final do século XX e início do século XXI. Tal crise mostra a urgência de outros modais de transporte e a diminuição da segregação urbana existente entre as classes, múltiplas determinações da existência que veremos a seguir.

---

[81] O estudo mostra que as pessoas consomem por ano 11,4 milhões de Toneladas Equivalentes de Petróleo (TEP), emitindo gases de efeito estufa por veículos em seus deslocamentos que somam 161 mil toneladas por ano. Os automóveis são maiores emissores de gases com 67%, seguido por ônibus, 29%.

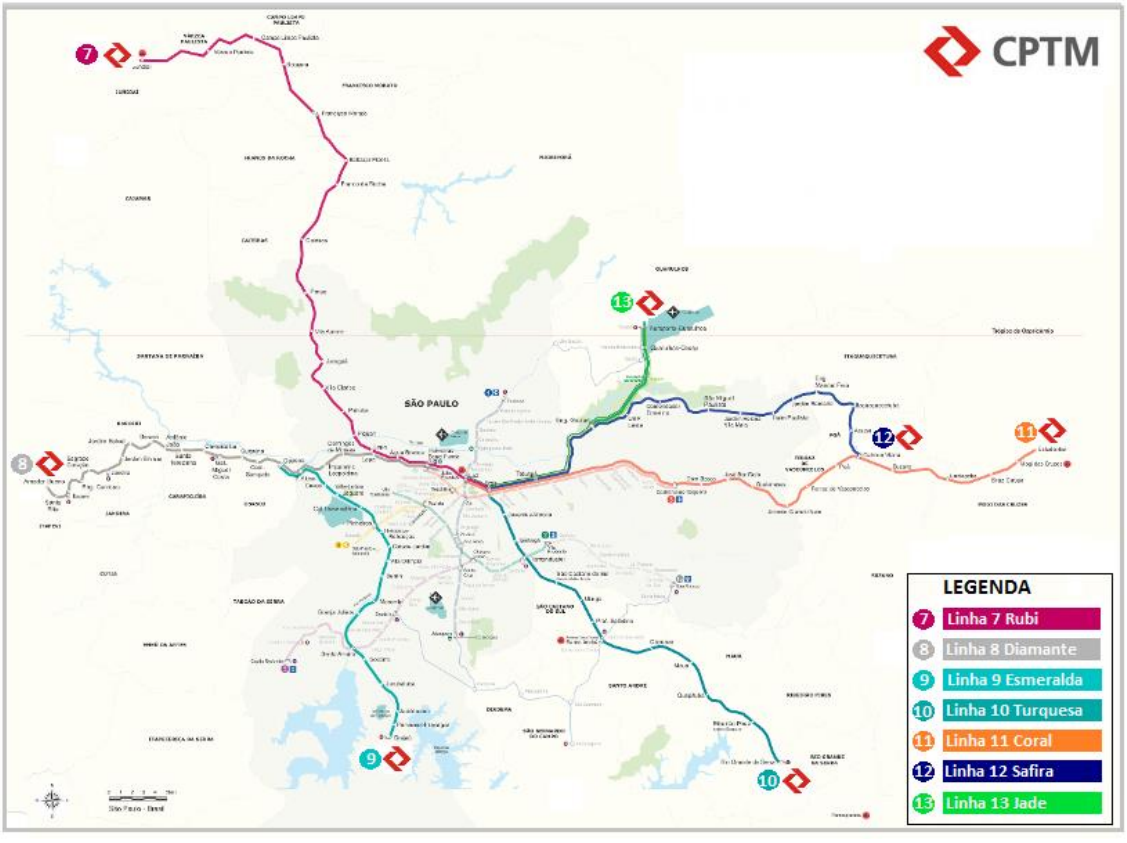
[82] O populismo marcou um período da história brasileira e latino-americana. Ver Francisco Weffort (1980).

[83] Vasconcellos (2014: p. 38) analisou que: "A expansão urbana descontrolada foi acompanhada de um projeto igualmente prejudicial à economia da sociedade e à equidade no uso dos recursos públicos: a construção de um sistema viário caro e de baixa produtividade. [...] Essa macroacessibilidade elevada constitui, assim, um bônus extraordinário para essas pessoas, que têm uma circulação garantida, a priori e ilimitada. Por outro lado, as pessoas que dependem do transporte público ficam limitadas à distribuição geográfica das linhas de ônibus e de sua frequência de passagem pelos pontos de parada. Em uma cidade típica do Brasil, os ônibus usam apenas 17% das vias disponíveis e, em muitas regiões, operam com frequências baixas, como, por exemplo, de dois veículos por hora".

2.2. CPTM: do subúrbio ferroviário à mobilidade rodoviária na periferia

A Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) foi criada em 1992 após a fusão da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) e a Ferrovia Paulista S/A (FEPASA), formando assim uma empresa de economia mista estatal ligada a Secretaria dos Transportes Metropolitanos (STM) do GOVESP. Na condição de elemento estruturador do espaço urbano na metrópole, o sistema de transporte sobre trilho operado pela CPTM possui atualmente sete linhas e total de 273 quilômetros de malha ferroviária, atende a 22 municípios e 19 deles na RMSP com 92 estações, e transporta 2,8 milhões de passageiros/dia. Após a estadualização das linhas federais até então sucateadas e a retirada federal no início dos anos 1990, percebe-se a retomada de investimento e modernização do sistema ferroviário operado pela CPTM. No entanto, tais recursos são aplicados de modo moroso e aparentemente não têm atendido a ampliação das necessidades de uma demanda de passageiros crescente que, além de utilizar o sistema para trabalho e educação, usam para lazer, compras, etc., ao mostrar uma multiplicidade de usos do sistema de transporte na maior metrópole da América Latina.

Figura 35: Linhas do Sistema Ferroviário da CPTM – RMSP até Jundiaí 2020



Fonte: CPTM, 2020. Elaboração própria.

Desde sua criação e após duas décadas e meia de investimentos e modernização, para a CPTM foi atribuída à função de realizar o atendimento aos subcentros metropolitanos e promover a interligação com o centro da metrópole (cidade de São Paulo), papel designado pela STM e reforçada pelo Plano Integrado de Transportes Urbanos (PITU). Há entendimento entre planejadores urbanos, urbanistas e geógrafos de que o desenvolvimento do capitalismo exige o desenvolvimento do sistema de transportes de massa orientada pela mobilidade urbana dos habitantes e rapidez nesse deslocamento, ao se viabilizar maior acessibilidade de um ponto a outro na metrópole. Porém, as contradições do modo de produção capitalista na periferia têm-se mostrado avessa a essa premissa técnica sob uma realidade de intensa segregação socioespacial, longos e precários deslocamentos e de intensa densidade urbana.

Autores como Silvio Rosa (2006), Luciano Luz (2010) e Ricardo Silva (2016) fazem análise e avaliação da modernização da CPTM, de seu papel no planejamento e estruturação do espaço metropolitano em São Paulo e do histórico das ferrovias em São Paulo e no Brasil. De acordo com Luz, os sistemas de transporte sobre trilhos são considerados por geógrafos e urbanistas como elementos estruturadores das cidades, capazes de influir de forma intensa na localização das atividades humanas e na diferenciação do território. Ele analisa os investimentos realizados na CPTM para sua modernização desde sua origem, e aponta que a companhia tem batido recordes no crescimento do transporte de passageiros, porém, com poucas avaliações feitas sobre as políticas de investimento no tecido urbano da metrópole. Ele chama a atenção de que as ferrovias no país são elementos da paisagem urbana que se destacam mais por suas deficiências e obsolescência do que pela utilidade, ao enfatizar que mobilidade e rapidez são requisitos inerentes das metrópoles a serem supridas pelo transporte e a velha ferrovia do século XIX disponível em muitas delas.

As mudanças ocorridas a partir da década 1980 com o avanço da *urbanização rodoviarista* e a reestruturação produtiva do capital provocaram impactos significativos nas condições socioeconômicas dos trabalhadores em São Paulo, que mudou também em relação ao transporte de cargas pelas ferrovias utilizadas por indústrias ao longo do século XX, aspectos que alteraram a logística das indústrias que se fragmentaram pelo território urbano e passaram a utilizar mais as rodovias, deixando áreas ao longo das ferrovias sem uso como armazéns e ramais desativados e ociosos. Como destacou Karla Mello (1998):

> A queda da importância do setor industrial no centro metropolitano desde os anos 1970 provocou a quase integral absorção da mão de obra pelo setor terciário, que se aglomera no centro metropolitano de forma heterogênea, diversificada e complexa. Por ser menos polarizador que a indústria, o setor tem reflexos significativos no uso do solo, pois propicia novas localizações (maior grau de dispersão do emprego e das

> viagens), acentuado pelos shoppings centers, lojas de fábricas e centros empresariais (Mello, 1998: p. 25).

Essa redefinição do urbano tem gerado uma multiplicidade de necessidades de deslocamentos e serviços urbanos, mas sem o acompanhamento dos investimentos na ampliação da malha metroferroviária pelo Estado na metrópole. Como enfatiza Luz:

> A ferrovia apenas como equipamento de transporte, então, não é o bastante para as demandas de uma cidade integrada e mundial. De fato, a nova abordagem em que a CPTM foi incluída nos planos governamentais supera o conceito de modernização, em que simplesmente pode ser confundido com oferecer equipamentos e instalações modernas e adequadas às legislações e às urgências da vida moderna (Luz, 2010: 15).

Esse discurso modernizador esteve presente em governos estaduais de São Paulo desde a criação do Metrô, em 1967. De lá para cá o trem não tinha a mesma atenção e investimentos que o Metrô, o que provocou uma distinção entre o Metrô (transporte moderno) e a RFFSA/CBTU (transporte precário). Cabe ressaltar que o Metrô atende apenas a cidade de São Paulo, o que mostra uma contradição no próprio nome – Companhia do Metropolitano – que indica as barreiras espaciais existentes na cidade para a circulação rápida da classe trabalhadora pelo sistema ferroviário.

O sucateamento das ferrovias paulista e brasileiras é resultado de décadas de falta de investimentos público, mas também da falta de interesse do setor produtivo e privado em investir nesse modal, já que há uma justificativa do trem não dar lucro e a maior parte dos investimentos foi direcionada para o modal rodoviarista, o que mostra como a ferrovia deixou de ser ao longo de décadas elemento estruturador das metrópoles, passando a ser mantida com o mínimo de recursos para suas operações.

A curta história da CPTM faz parte de uma longa história das ferrovias no país que teve seu marco inicial em São Paulo no ano de 1867, com a inauguração da The São Paulo Railway Company (SPR), linha que ligava Santos a São Paulo e São Paulo a Jundiaí. Essa ferrovia foi construída por uma empresa britânica para atender aos barões do café e a exportação de produtos agrícolas, baseada no modelo britânico que, na época, era o mais desenvolvido, o que gerou também uma imensa dívida externa. Como destacou Maria Lúcia Passos (1990):

> Em verdade, a ligação ferroviária entre Santos e Jundiaí, proposta pelo barão de Mauá e projetada e implantada pelos ingleses (1860 a 1867) tinha por objetivo ligar o porto cafeeiro de Santos a um setor de captação da produção de café nos planaltos interiores de São Paulo. Nesse sentido, a estrada foi o primeiro corredor de exportação que o Brasil conheceu. Não foi criada como uma ferrovia no interesse

> direto da capital da província; no entanto, os impactos desenvolvimentistas a nível urbano e administrativo foram excepcionais, redundando na criação de um ponto nodal de urbanização no planalto paulistano. Odilon Nogueira de Matos, no estudo em que aborda o assunto[84], nos explica como, embora a ferrovia não tenha sido implantada em função de São Paulo, a cidade, ao "caminhar" na direção da estrada, valeu-se dela e incorporou-a em sua evolução urbana (Passos, 1990: p. 10).

Essa evolução urbana, que fez crescer a antiga Vila de Piratininga, passando pela pequena cidade de São Paulo do século XIX até tomar a proporção de megacidade que conhecemos na atualidade, mostra uma transição transformadora que iniciou com os adventos da ferrovia, cujos fatores conjugados desse meio de transporte com os ganhos da produção de café, localização geográfica das linhas férreas, migração e imigração, aglomeração de indivíduos, produtos e capitais que passaram a circular com maior frequência pela cidade levaram-na a assumir, cada vez mais, a função de entroncamento de caminhos. Posteriormente, a cidade assumiu o papel de "locomotiva do país", nome nada casual, já que a ferrovia teve um papel estruturador na economia política desse primeiro ciclo de urbanização que se erguia com os adventos do ciclo do café e da concentração industrial.

A construção dos diversos trechos da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí (EFSJ) levou sete anos e fez com que diversos trabalhadores e engenheiros, oriundos de outros países[85], viessem residir na Vila de Paranapiacaba[86] e na cidade de Itu[87], interior de São Paulo. Aberta para o tráfego de trens em 1867, a ferrovia foi usada inicialmente para o transporte de cargas e logo depois, em conjunto com outras linhas como a Estrada de Ferro Central do Brasil (EFCB) que ligava São Paulo à cidade do Rio de Janeiro, passou a ser utilizada para o transporte de passageiros. De acordo com a própria CPTM, com algumas raras exceções, o transporte de passageiros sempre foi serviço deficitário, somente sustentado pelo transporte em conjunto com cargas (CPTM, 2002, p. 9).

Para Luz (2010: p. 27), até 1890 já operavam na área central da cidade de São Paulo a SPR por meio da EFSJ, a Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) e a EFCB, proporcionando a mobilidade necessária ao desenvolvimento local e recebendo em suas margens as atividades de armazenamento e processamento primário da produção vinda do

---

[84] Odilon Nogueira de Matos, *O café e a ferrovia*: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira, 3ª ed., São Paulo, Arquivo do Estado, 1981.

[85] Trabalhadores e engenheiros de países como Inglaterra, Suíça e Alemanha.

[86] Atual distrito do Município de Santo André, Paranapiacaba na serra do mar nasceu como de centro de controle operacional e ramal dessa linha, ao tornar-se residência para os funcionários da companhia inglesa de trens São Paulo Railway que operava a estrada de ferro. O termo tupi Paranapiacaba significa "lugar de onde se vê o mar". Atualmente o distrito é ponto turístico da cidade e patrimônio histórico tombado para visitação, apresentações e eventos culturais e educativos.

[87] Na cidade de Itu residiram trabalhadores e engenheiros da Suíça e Alemanha, e alguns da Suíça foram para Araras e Rio Claro. Fonte: Wikipédia <https://pt.wikipedia.org/wiki/S%C3%A3o_Paulo_Railway> acessado em 16/01/2020.

interior do Estado. Em 1903, de acordo com o relato de Juergen Langenbuch (1971), se verificou que o uso de trens de passageiros não havia se generalizado. Na época a EFS fazia circular dois trens diários que realizavam esse longo percurso, depois ampliados pela SPR para quatro trens diários de São Paulo para Santos e para Jundiaí, mas que oferecia também trens suburbanos diários entre o centro de São Paulo até a Lapa e Pirituba. Por sua vez, na EFCB circulavam quatro trens diários, todos para além de Mogi das Cruzes, três com paradas e um expresso com oito trens de subúrbio somente até a Penha (Langenbuch, 1971: p. 105).

Ao longo dessa história, desde o final do século XIX e ao longo do XX, a ferrovia possibilitou uma forte atração de núcleos residenciais que formaram pequenas vilas inicialmente, para depois se converter em bairros que foram chamados de *subúrbios-estações*[88], fazendo menção ao termo subúrbio que se originou no século XVIII empregado para designar os confins da cidade de São Paulo ou a zona rural imediatamente próxima.

Segundo José de Souza Martins (1992; 2001), o termo subúrbio indicava uma concepção da unidade da cidade e seu entorno durante dois séculos e foi criado pelos moradores como sujeitos dessa espacialidade e o núcleo do modo de pensar a cidade e seus arredores. Para o autor, subúrbio referia-se, na origem, à atual região do ABC Paulista, povoado por moradores de algumas grandes fazendas e de alguns bairros rurais a elas vinculados, muito ligados à dinâmica cotidiana da cidade de São Paulo. A palavra ainda era utilizada no cotidiano nos anos de 1960 e na estação de Paranapiacaba havia uma placa indicativa apontando a plataforma de embarque dos trens de subúrbio, o que no passado fez com que os ingleses da SPR adotassem a palavra para indicar a região correspondente ao trecho da ferrovia entre a cidade de São Paulo, como a estação de São Bernardo (atual Santo André) e a estação da Lapa[89]. Por esse motivo, Martins observa que, mesmo quando se estuda a história da classe operária que sempre viveu nos bairros e no subúrbio, tem prevalecido uma orientação resultado da perspectiva elitista de se escrever a história a partir do centro para a periferia, e tal orientação de centro dominou a concepção que se tem do que foi o subúrbio no passado, porque o subúrbio foi proposto entre nós como lugar da reprodução e não como lugar da produção; como lugar da repetição e não da criação; como lugar do cotidiano e não da História, no sentido atribuído por Lefebvre. Seria o lugar para morar e trabalhar, o lugar do vivido, mas do vivido fragmentado que ajuda a cimentar a unidade contraditória dessas

[88] "[...] as estações ferroviárias que foram sendo estabelecidas nos arredores paulistanos se constituíam em pontos de convergência de produtos e pessoas das áreas circunvizinhas. Pequenos povoados surgiram em torno das estações com vendas e botequins" (Langenbuch, 1971: p. 104).

[89] Martins (2001: p. 75) relatou que com o tempo, a própria ferrovia estendeu o conceito de subúrbio para Mauá, na direção de Santos, e para Francisco Morato, na direção de Jundiaí. Nessa época a cidade se expandia de modo suburbano, um modo de ocupação territorial baseado num modo de vida.

aparentes dicotomias (Martins, 1992: p. 07-15; 2001: p. 78). Martins ainda destaca diferença entre subúrbio e periferia, ao enfatizar que:

> No subúrbio, mesmo na fase já alcançada pela industrialização e pelos loteamentos de terrenos para moradias operárias, os lotes eram grandes, as casas tinham espaço para o grande quintal, um remanescente do rural que permanecia no urbano: fruteiras, hortas, galinheiros, fornos de pão e broa, jardins, muitas flores e um certo suave perfume suburbano. A periferia já é o produto da especulação imobiliária, ruas estreitas, calçadas estreitas, falta de praças, terrenos minúsculos [...] (Martins, 2001: p. 78).
>
> O que muitos têm feito é lidar com a nova realidade das classes sociais sem se libertar da perspectiva colonial da relação de dominação entre a cidade e o subúrbio. É claro que há exceções no reconhecimento do lugar do subúrbio na história social da cidade. [...] No mais, porém, os autores não têm conseguido lidar com a realidade da indústria e da classe trabalhadora no seu lugar, no seu espaço, que é predominantemente o espaço do subúrbio e não só o do bairro e, menos ainda, o do centro culto e politizado. Com isso, promovem a separação entre a classe e o seu espaço, lidando com uma classe sem espacialidade [...] (Martins, 1992: 9).

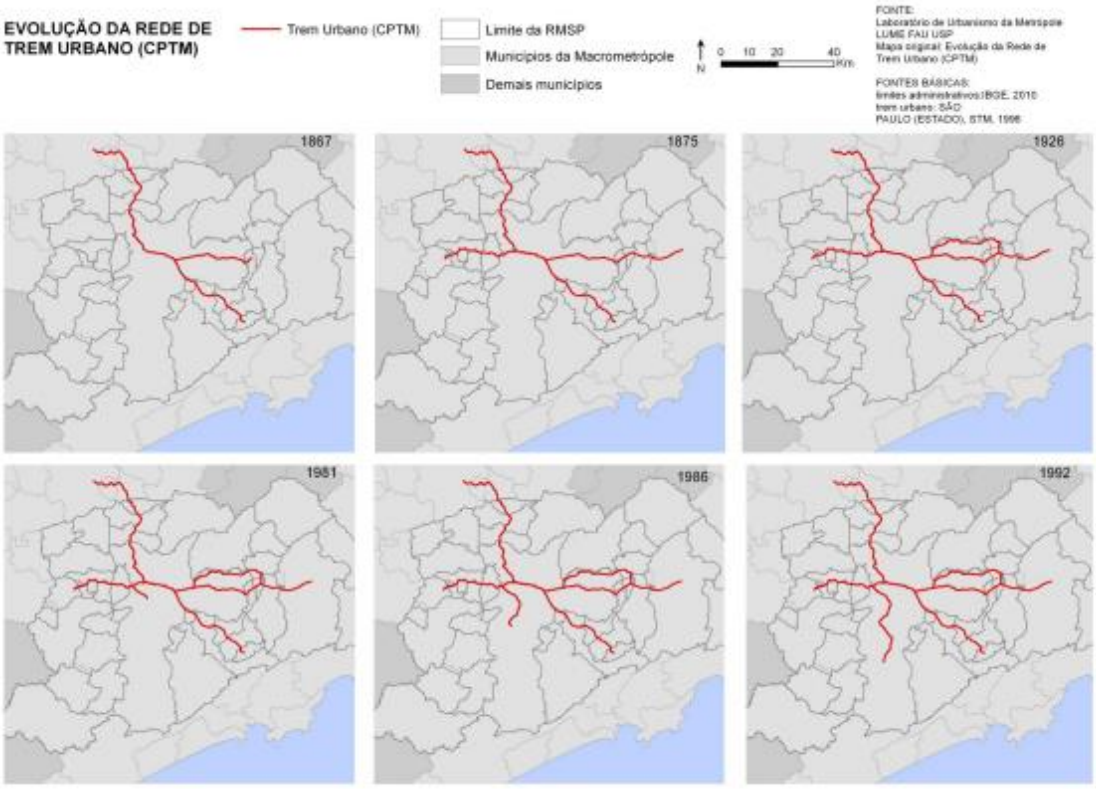
Martins explicita o entendimento e a representação de que a cidade é atravessada por relações de classes e de que não há classe social sem espaço. Ele analisou que as transformações sociais, econômicas e políticas do final do século XIX, que redefiniram a cidade e suas circunvizinhanças, fizeram do subúrbio rural invadido pela cultura metropolitana um subúrbio industrial invasor e portador da incultura das concepções métricas da fábrica e sua lógica linear pobre, opressiva e disciplinadora. Para ele, pode ser essa inversão o fator das dificuldades dos pesquisadores para incorporar o novo modo de ver que vem do subúrbio, urbanizado nessa época e, que no início do século XXI, passa por novas transformações decorrentes do setor imobiliário e da produção desenfreada do espaço (analisado com profundidade no capítulo 3). O sentido parece estar na centralidade do urbano e suas tradições, mas ainda assim é como se a indústria não tivesse revolucionado a existência da cidade, invertido seus horizontes, subvertido os conteúdos de suas formas espaciais, arquitetônicas, sociais. Por isso, a noção de subúrbio nasceu e disseminou-se em relação direta como o desenvolvimento urbano de São Paulo (Martins, 1992: 10-11).

A ferrovia teve um papel estruturador na nova concepção de subúrbio que emergiu com a indústria e suas transformações espaciais que lhe atribuíram o caráter urbano com a classe operária emergente, já que ao longo das ferrovias se instalaram indústrias, mas originalmente ele foi lugar de negros e índios. Em meados de 1903 já eram identificados os seguintes núcleos de arredores das estações: Pirituba, Taipas (Jaraguá), Perus, Caieiras, Juqueri (Franco da Rocha), Campo Limpo, Várzea Paulista, Itaquera, Lajeado (Guaianases),

Poá, Guaió (Suzano), São Caetano, São Bernardo (Santo André), Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra, Alto da Serra (Paranapiacaba), Barueri e Cotia (Itapevi) (Langenbuch, 1971: p. 105).

A sequência de mapas a seguir mostra a evolução da rede de trem urbano em São Paulo, que corrobora com a expansão do subúrbio e da cidade por meio da valorização imobiliária e, a partir da década de 1960, de sua periferia urbana:

Figura 36: Evolução da Rede de Trem Urbano – CPTM (LUME) – 1867-1992



Fonte: Laboratório de Urbanismo da Metrópole – LUME FAU USP, 2010.

O subúrbio ferroviário típico dessa sociedade em processo de transformação pelas rápidas mudanças que a indústria vinha provocando com a migração rural, imigração, trabalho assalariado, etc., consolidou formas urbanas compatíveis com determinados modos de vida. No momento em que São Paulo passa a ser reconhecida como cidade em decorrência das diversas atividades urbanas e crescimento de seus habitantes, a cidade deixou de ser apêndice do campo para se tornar o centro dinâmico que submete o campo aos seus desígnios. É o momento em que surge a noção de subúrbio como designação de uma nova concepção do espaço que traz um estilo de vida que é próprio da urbe, que faz uma mediação entre o campo e a cidade sem ser totalmente cidade, mas sendo cidade como extensão de sua vida urbana (Martins, 2001: p. 75-76). Em síntese, o desenvolvimento da ferrovia no Brasil se introduziu a partir da produção agrária primário-exportadora, que se expandiu mediante combinação com

o ciclo de industrialização dependente que se verificou já nas primeiras décadas do século XX, mas que ajudou a expandir a noção de subúrbio por meio da ferrovia em São Paulo.

Figura 37: Mapa Ferroviário FEPASA de 1977 Linhas Estado de São Paulo



Fonte: Arquivo do Estado de São Paulo, 1977.

Além do subúrbio[90] metropolitano, o Mapa Ferroviário da FEPASA de 1977 mostra as linhas na cidade de São Paulo e no interior operada por ela e por outras companhias para atender originalmente a demanda agroexportadora. Importante contextualizar que de 1867 até 1947 a EFSJ teve operação da SPR, passada ao governo federal após término do contrato de 80 anos de exploração. Dez anos depois em 1957 a EFSJ constituiu, junto com a EFCB, a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA)[91], com sede na cidade do

[90] Para Martins, (2001: p. 76) o subúrbio revelou a consciência de uma realidade espacial intermediária entre a cidade e o campo, liminar e híbrida e sem sentido porque indefinida, se manifesta na categoria subúrbio e, por meio dela, na estética dos significados de um mundo feito de extremos e desencontros. Subúrbio seria então parte de uma concepção da vida estamentalmente ordenadora das diferenças, das desigualdades, da multiplicada variedade das formas urbanas.

[91] A RFFSA, extinta em 1999, passou em 1984 para a Companhia Brasileira de Transportes Urbanos (CBTU) a operação da EFCB e EFSJ de São Paulo, ambas assumidas pela CPTM em 1992.

Rio de Janeiro e que operou as ferrovias da Região Sul, Região Sudeste, Região Centro-Oeste e Região Norte. Por sua vez, a EFS teve operação inicial sob a Companhia Estrada de Ferro Sorocabana até chegar ao nome que ficou de Estrada de Ferro Sorocabana[92]. A Ferrovia Paulista S/A (FEPASA), criada em 1971 e extinta em 1998, passou a operação da Companhia Paulista de Estrada de Ferro (CPEF), Companhia Mogiana de Estrada de Ferro (CMEF), Estrada de Ferro Araraquara (EFA), Estrada de Ferro São Paulo e Minas (EFSPM), e da EFS.

Com a opção das classes dominantes em 1946 pelo desenvolvimento via modelo rodoviarista, que resultou na *urbanização rodoviarista*, oficializada no relatório do Departamento Nacional de Estradas e Rodagens (DNER) criado em 1937[93], ocorreu um abandono das ferrovias com o consequente sucateamento da malha ferroviária nas capitais e interiores dos estados. Entre os anos 1960 e 1980, a precariedade dos trens urbanos demonstrou o ápice da condição de circulação de trabalhadores que resultou em uma série de revoltas que começou a ocorrer em trens e estações.

Os conflitos originários da precariedade por trens estiveram relacionados aos tempos e espaços distintos de deslocamentos e localizações na metrópole. Até os anos de 1980, os conflitos eram mais frequentes e quase que cotidianos decorrentes de atrasos, enguiços e acidentes mortais com trens de passageiros que serviam a população trabalhadora dos subúrbios e periferias de São Paulo e grandes metrópoles brasileiras. A espontaneidade dos trabalhadores na maneira de se manifestar radicalmente contra essa condição social perversa se expressava por meio de quebra-quebras, depredações e "violência". Os estudos de José Álvaro Moisés (1977) e Luz (2010) mostram que o transporte público ferroviário não foi prioridade de governos militares, que promoveram investimento sob o lema "Pra frente Brasil" em rodovias, avenidas e ruas que serviriam de força produtiva para a circulação de automóveis, caminhões e ônibus produzidos pelas montadoras multinacionais a fim de viabilizar transporte e mobilidade rodoviária nas grandes cidades e regiões metropolitanas, no processo cuja origem é das classes médias e dominantes que hegemonizaram a lógica de produção espacial da circulação no país.

A precariedade e o estrangulamento do transporte ferroviário eram sentidos na pele cotidianamente por trabalhadores que se deslocavam de sua casa para o trabalho. As

[92] A EFS iniciou com a operação da Companhia Estrada de Ferro Sorocabana, passou entre 1907 a 1919 pela The Sorocabana Railway Co. por que foi arrendada para o truste do estadunidense Percival Farquhar (pivô da Guerra do Contestado), depois de 1919 o Governo do Estado de São Paulo assumiu o controle e passou a chamá-la de Estrada de Ferro Sorocabana, que passou para o controle da Ferrovia Paulista S/A em 1971.

[93] O relatório do DNER diz que "claramente especificava que as rodovias, a partir de então, passariam a assumir a 'função pioneira, outrora exclusiva das estradas de ferro', e que o desenvolvimento da rede ferroviária [...] seria [...], em grande parte, substituído por estradas de rodagem" Galvão (1996: p.197).

revoltas contra tal condição eram a tônica de um conflito urbano de classes que estava velado no regime militar, mas que se explicitava nos momentos de quebra-quebras e queima de unidades de trem. Segundo José Álvaro Moisés e Verena Martinez-Alier (1977), para as classes dominantes era o sintoma do irracionalismo de gente ignorante e analfabeta; para os trabalhadores, a única maneira de se manifestar num modo de produção de exploração do trabalho, espoliação urbana e regime político autoritário. Eles defendem que a questão dos quebra-quebras se politizava na medida em que a revolta assumia um caráter insurrecional, o que fez os governos da ditadura militar dar uma atenção ao problema do transporte e buscar soluções, ainda que imediatas e sem proposição estratégica. O transporte ferroviário e coletivo estava num nível de precariedade que foi o estopim para diversas revoltas populares. Os autores fazem uma análise para caracterizar as classes sociais subalternas que ajuda a entender a questão:

> O texto que segue toma alguns aspectos do cotidiano das classes populares urbanas brasileiras e os analisa em função de sua capacidade de intervir no processo social e político vigente no país nas últimas décadas. O fato de que seu objeto de análise tome apenas alguns desses aspectos – selecionados a partir de sua expressão mais *aparente*, tal como são apresentados à opinião pública – não deve iludir o leitor ou conduzi-lo a supor que esses aspectos podem ser isolados das condições históricas mais gerais que geram e explicam a existência dessas classes populares. Classes subalternas, elas se encontram subordinadas aos padrões de domínio imposto pelas classes dominantes, de forma particular o domínio do Estado. Entretanto, no caso brasileiro, contrariamente ao que acontece na maioria dos países capitalistas, essas classes populares não são dotadas de organização próprias de defesa econômica e de representação política diante do Estado e das demais classes sociais, o que as restringe para expressar a sua presença na sociedade de forma autônoma e independente (Moises; Alier, 1977: p. 18).

Ao utilizar o conceito gramsciano de classes subalternas, Moisés e Alier referem-se à classe trabalhadora e popular, cujos indivíduos viviam uma condição subalterna no trabalho, na política e na vida social urbana, sem direito de participação política no regime militar. Ao entender como ocorriam as "explosões espontâneas" das massas populares submetidas às condições adversas para padrões de reprodução aceitáveis, eles explicam as razões de quebra-quebras que ocorreram a partir de junho de 1974, período de declínio do "milagre econômico" do governo militar, crise do petróleo e aumento do arrocho salarial e laboral da classe trabalhadora. Eles mostram que não havia nada de "selvagem" nem "irracional" no comportamento dos trabalhadores nessas ações diretas, pelo contrário, eram uma reação às condições-limites de sobrevivência às quais estavam submetidos, relativas à deterioração das condições de vida das classes populares, o que reforça o argumento de nossa tese de que a *condição socioespacial* é uma determinação decisiva que incide sobre a

reprodução social da classe trabalhadora na metrópole de São Paulo, e tem ligação direta com a circulação e o cotidiano da mobilidade perversa imposto pelas relações de classes no processo de acumulação capitalista dependente.

Quando as condições de reprodução social entram em crise é possível entender a escalada de "agressividade popular" e "espontaneidade das massas" que apontam para um dos pontos de estrangulamento no processo de reprodução da força de trabalho: o transporte coletivo de massas nas metrópoles. O transporte ferroviário tinha importância maior no Rio e São Paulo, porque mais da metade da população usava esse modal de transporte. Já na década de 1970, os técnicos da Central do Brasil no Rio consideravam que "os trens são poucos para o número de pessoas que precisam deles" (Moises, Alier, 1977: p. 24). Nesse sentido, a aglomeração popular e sua concentração em metrópoles industrializadas em vias de ampla urbanização tem sido uma das causas dessa problemática, mas a circulação parece ser outro problema maior que não tem sido resolvido via políticas públicas de Estado. O capital, na acumulação, tem a tendência de concentrar valor, mas, também, força de trabalho, e exige do Estado investimentos em infraestrutura urbana para sua reprodução o que, em alguns casos, acaba beneficiando parcela da força de trabalho que, na maioria dos casos, não ocorre para todos trabalhadores que precisam "se virar" para chegar aos locais de trabalhos.

Os autores mostraram que no subúrbio de Mauá, na região metropolitana, na atual Linha 10 Turquesa da CPTM, moravam 18.877 trabalhadores da indústria, sendo que apenas 7.760 trabalhavam no próprio município, enquanto o restante tinha que se deslocar usando os transportes coletivos sempre lotados. As próprias indústrias sentiram os efeitos desse problema quando ocorreu a paralisação da linha Santos-São Paulo (atual Turquesa) com implicações de que 15 mil operários não puderam trabalhar nas 116 indústrias que compõem o parque industrial na região metropolitana. O próprio Jornal O Estado de São Paulo concluiu, na época, que:

> No Brasil, o transporte ferroviário, irmão gêmeo da Revolução Industrial e até hoje opção maior de transporte em todos os países desenvolvidos, é o filho rejeitado do Ministério dos Transportes: na última administração, enquanto 87% das verbas orçamentais eram canalizadas para o órgão responsável pela construção e manutenção das rodovias, ele era obrigado a dividir com o sistema portuário os magros 13% que sobravam. A política nacional de transportes agrediu o quanto pôde a economia e a população (Estadão 26/06/1975 apud Moises; Alier, 1977).

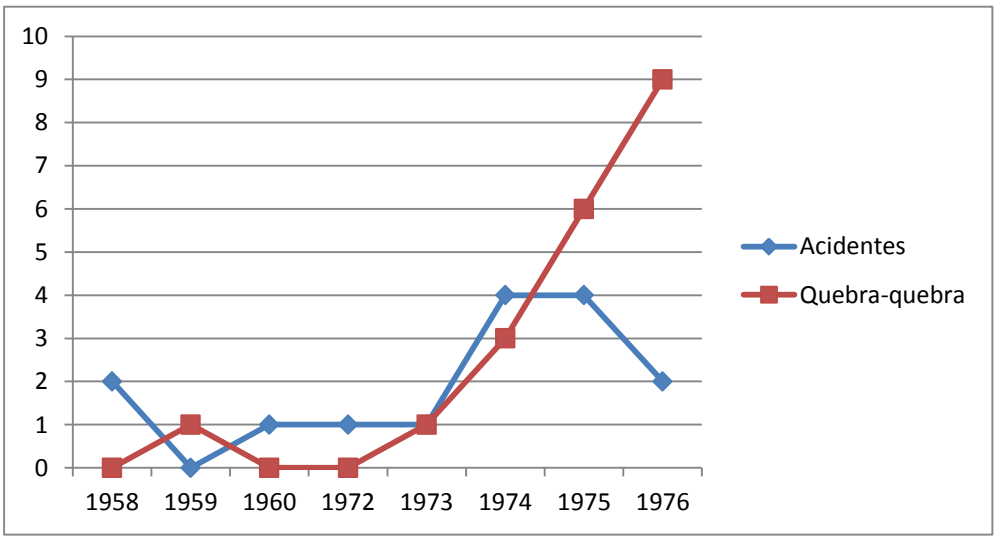
Moisés e Alier (1977) complementam e aprofundam a análise da seguinte forma:

> Ao lado do processo antes descrito, fundamentalmente dos anos 30 em diante, inicia-se um surto industrial que trilha os eixos ferroviários em torno da Capital: a Santos-Jundiaí impulsiona as atividades econômicas em Santo André e São Caetano; e, ao longo da Central do Brasil, surgem pequenos núcleos industriais, mas principalmente as chamadas "cidades-dormitório", voltadas de início para as empresas da capital e mais recentemente para outros núcleos industriais da Região. Após a Segunda Guerra, de modo especial depois de 1960, através das rodovias, São Bernardo e Diadema a Sudeste, Guarulhos ao Norte e Osasco a Noroeste passam, em momentos diferentes, por um rápido processo de industrialização. Cada um desses núcleos, por sua vez, cria a sua própria periferia (Moisés; Alier, 1977: p. 29).

As contradições urbanas da segregação das "cidades-dormitórios" (subúrbios e periferias), perceptíveis a partir dos conflitos no sistema de transporte ferroviário, são históricas e socialmente construídas. Os indivíduos da classe social subalterna, no caso da força de trabalho precarizada e pauperizada, sobrevivem e convivem com a precariedade nos transportes há décadas. Não por acaso que o ensaio de Moisés e Alier faz uma análise crítica das condições objetivas a que estava submetida a classe trabalhadora desde a década de 1950 até o fim dos anos 1970. Eles analisam em seu trabalho que o ciclo de revoltas dos então chamados suburbanos, habitantes dos subúrbios e também das recentes periferias, manifestadas por meio de quebra-quebra, incêndios de estações e depredações, foi oriundo de situações concretas e condições objetivas de atrasos, precariedades e maus tratos a que estavam submetidos os trabalhadores cotidianamente. Para fugir da hipótese do espontaneísmo das massas populares, sem negá-la por completo, eles mostram as causas concretas dessas revoltas ao expor as condições de operação e precariedade dos trens de subúrbio que operavam nas metrópoles do Rio de Janeiro e de São Paulo.

Tomando por referência marcos estruturais da sociedade capitalista dependente e periférica, Moisés e Alier expõem as condições sociais e urbanas impostas pelo processo de acumulação do capital que, para eles, se manifesta desde 1930 e se agrava com o modelo econômico instaurado em 1964. Segundo eles, a onda de revoltas teria iniciado em 1958 e se desenvolveu em sucessivas revoltas até a década de 1970. Mas foi no ano de 1974, com a ausência de investimentos no transporte ferroviário em favor do transporte rodoviário, que se evidenciou o problema por suas consequências: estrangulamento das condições de operação dos trens, precariedade nos transportes e frequentes acidentes com mortos e feridos. A correlação entre acidentes e quebra-quebra de trens é apresentada por ele no seguinte gráfico:

Figura 38: Relação de Acidentes e Quebra-Quebra – 1958-1976



Fonte: José Álvaro Moisés, 1977.

A Figura 38 mostra a correlação entre o aumento dos acidentes e dos quebra-quebras realizados por trabalhadores revoltosos nos trens. As condições de precariedade nos transporte levaram às revoltas e não as revoltas que levaram à precariedade, tanto no Rio como em São Paulo, o que mostrou a falta de prioridade dos governos militares de investimentos em transportes ferroviários e metroviários, ao passo que o recurso foi direcionado para o modo rodoviarista, o que mostra as características do processo de urbanização e a natureza das contradições urbanas nos modelos políticos de dinamização econômica imposta por governos autoritários que favoreciam de modo prioritário às montadoras de automóveis e veículos privados. Isso contribui na evidência da correlação entre crise social e ascensão das lutas de trabalhadores na década 1970.

Ainda sobre as contradições urbanas, Moisés e Alier analisam que:

> A natureza dessas contradições urbanas é fundamental para explicar a emergência dos movimentos sociais urbanos nos países capitalistas de desenvolvimento "clássico". Nos países ditos "dependentes", como é o caso do Brasil, não apenas se repetem, mas se aprofundam ainda mais aquelas contradições dadas para a acumulação capitalista de "base pobre". Esta implica, como se sabe, em mecanismos de superexploração de força de trabalho e na minimização da participação privada e estatal nos custos de sua reprodução (Moisés; Alier, 1977: p. 45).

Com referência à superexploração da força de trabalho, analisada inicialmente por Marini (2000), tal condição a partir do caráter dependente e de ciclos de acumulação incompletos de nossa economia que transferem muito valor ao estrangeiro, podemos inferir

que a capacidade de reproduzir as condições gerais de certos padrões de acumulação de capital por meio da dependência geram consequências de existências precárias para a reprodução da classe trabalhadora na metrópole, e a experiência vivida no transporte coletivo é sintoma da manifestação dessas contradições urbanas decorrentes do regime econômico de acumulação despótico e regulação política populista-autoritária.

Compreender como a metrópole foi produzida e se reproduz no processo de urbanização dependente permite entender sua estrutura de circulação, deslocamentos e mobilidades urbana e social, aspectos às vezes ausentes nas análises de planejadores urbanos do transporte e do tráfego. Por isso, Moisés e Alier destacam que:

> Nossas grandes áreas metropolitanas se transformaram, portanto, não apenas em locus da produção moderna vinculada ao capital monopolista e multinacional, mas também no espaço físico e cultural onde se dá a reprodução simples e ampliada da força de trabalho; isto é, o cenário do consumo coletivo (salário indireto), indispensável à subsistência e à reprodução da vida humana nas condições impostas por aquela produção moderna (Moisés; Alier: 1977: p. 46).

O consumo coletivo advém da produção social e somente é possível em grandes aglomerações urbanas, tais como o transporte, a educação, a saúde, que de necessidades humanas se convertem em direitos fragmentados nas políticas públicas estatais que nem sempre dialogam entre si. Esse consumo coletivo remete ao *comum*, no sentido atribuído por Dardot e Laval (2017) e Harvey (2014), que é parte inerente do processo de urbanização capitalista das cidades, mas que está inserida na contradição entre produção social e apropriação privada da riqueza socialmente produzida e distribuída desigualmente de modo explícito por meio da segregação socioespacial e urbana do espaço metropolitano, que esbarra sempre nos limites da propriedade privada dos meios de produção e remete a necessidade da práxis social que Ricardo Baitz (2011) designou por contra-propriedade para romper os limites da propriedade.

Em meio às contradições urbanas que se desenvolveram com a precariedade do transporte ferroviário, tal consumo coletivo essencial para a reprodução ampliada da força de trabalho não assumido por governos autoritários no regime militar, com a reabertura política, e ante as consequências de décadas de precariedade, um desses acidentes merece destaque porque marcou o imaginário da população paulistana. Ele ocorreu em 1987, no bairro de Itaquera, na Zona Leste de São Paulo, considerado até hoje o acidente com o maior número de vítimas fatais no Brasil. O acidente em questão envolveu duas composições que circulavam em sentido contrário, uma oriunda da antiga estação Roosevelt (atual Brás), outra vinda da

estação de Mogi das Cruzes (RMSP). De acordo com as reportagens do Jornal O Estado de São Paulo, cuja manchete da época é ilustrativa: "Os trens batem, 48 morrem"; "Pobre Zona Leste. De luto outra vez",[94] o acidente evidenciou para toda a sociedade o descaso da falta de investimento no transporte público, descaso esse oriundo dos vinte um anos de regime militar no país. Segundo a reportagem, cada trem carregava cerca de três mil passageiros cada, o que mostrou a condição de precariedade e superlotação desse transporte tão importante para o deslocamento da classe trabalhadora da metrópole. O choque entre as composições de trem operadas na época pela CBTU[95] resultou oficialmente em 58 mortes e 140 feridos.

Esse triste acontecimento obrigou o Estado brasileiro a tratar o transporte público como direito e redirecionar recursos para investimentos nos sistemas existentes. Era comum, no final da década de 1980 e início dos anos 1990, ver trabalhadores "surfando" em cima e pendurados nas portas nos trens, em decorrência da precariedade e superlotação. Todavia, após a constituinte, em 1988, a retomada de investimentos ocorreu com a criação da CPTM somente em 1992[96], que promoveu uma modernização dos trens com reformas de composições, construção de estações e aumento da malha ferroviária, enquanto isso possibilitou o crescimento do número de passageiros e a redução dos acidentes operacionais, causadores de mortes e dores para os trabalhadores.

A importância de um Estado que invista em transporte coletivo de massa, sobretudo, no sistema metroferroviário, mostra uma necessidade que é fundamental para a própria produtividade capitalista: diminuir o tempo de deslocamento da maioria dos trabalhadores que usam o transporte coletivo entre residência e trabalho.

Com a CPTM ocorreram transformações importantes com a instalação de um moderno Centro de Controle Operacional[97], em sinalização, reformas, construção de novas estações e aquisição de novos trens, como mostram os gráficos de investimentos:

---

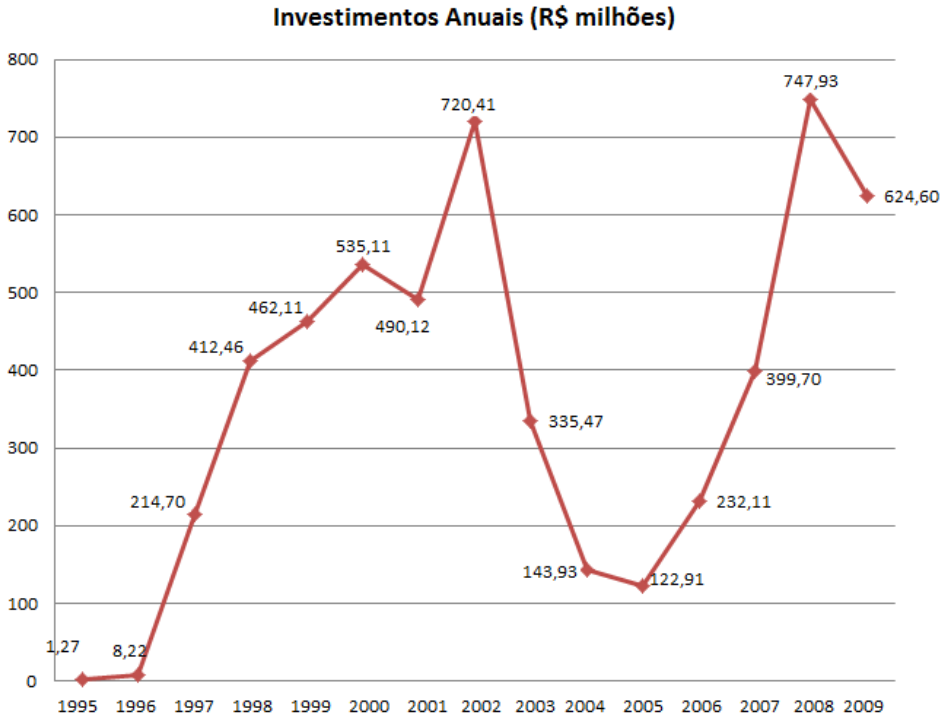
[94] O Estado de São Paulo, 18 de fevereiro de 1987, < https://acervo.estadao.com.br/pagina/#!/19870218-34348-nac-0012-999-12-not >, acessado em 20/08/2018.

[95] A CBTU foi criada em 1984 pelo Governo Federal como resultado da necessidade de separar contas e gestão empresarial dos serviços federais de transporte de passageiros nas regiões metropolitanas. De acordo com Temo Porto (1992: p. 19) a separação do transporte de carga em relação ao de passageiro propiciou a gestão individualizada dos diferentes segmentos de transporte e sua apuração de custos, o que visava permitir maior dinâmica na implementação de programas de recuperação das malhas suburbanas existentes (Rio de Janeiro e São Paulo) bem como implantar novas linhas metropolitanas nas cidades de Recife, Porto Alegre e Belo Horizonte, separação que foi materializada em função da crescente preocupação com a segunda crise do petróleo e a consequente escalada de preços do barril.

[96] Em 1991 foi assinado um convênio entre o Governo do Estado de São Paulo e o Governo Federal transferindo os serviços da CBTU para a CPTM, com um programa patrocinado pelo Banco Mundial (BIRD) que inaugurava a implementação das políticas neoliberais no estado.

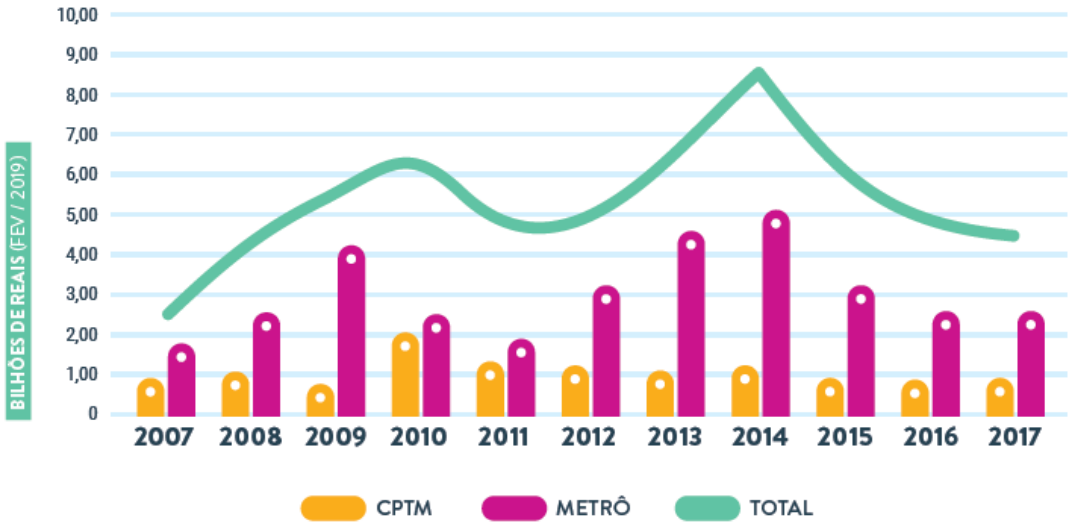
[97] Em 2017 visitei a CCO da CPTM na Estação Brás. Ao ser recebido por Gerson Faria, do departamento de marketing, pude conhecer como funciona o controle operacional dos trens, o controle de energia e o sistema como um todo.

Figura 39: Investimentos Anuais Realizados na CPTM até 2009



Fonte: Luciano Ferreira da Luz, 2010.

Figura 40: Investimentos Anuais STM no Sistema Metroferroviário – 2007-2017



Fonte: Metrô-Pesquisa OD 2017.

A Figura 39 mostra que de 1995 até 2009 foram investidos 5,4 bilhões de reais na CPTM[98], com variações anuais e queda brusca entre os anos de 2004 e 2005. Desses

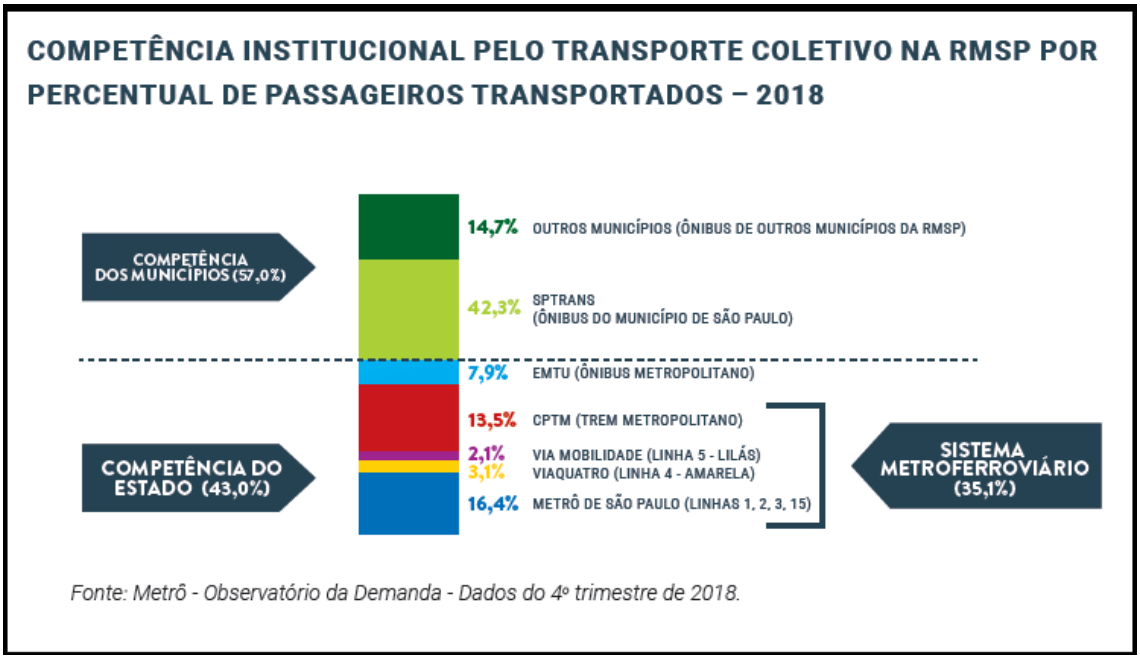
[98] Recursos utilizados no Programa Quinquenal de Material Rodante de recuperação da frota trens antigo por meio de reformas; compra de 48 trens usados da empresa Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, o famoso

investimentos, destacamos o Projeto Expresso Leste com a entrega de três novas estações em 2000 na Linha 11 Coral (Dom Bosco, José Bonifácio e Guaianases) e integração-Metrô nas estações Brás, Corinthians-Itaquera e Tatuapé. As três estações da Linha 11 nasceram do controverso projeto de ampliação da Linha 3 Vermelha do Metrô, prometida pelo governador Orestes Quércia (1987-1991) de levar o metrô até Guaianases, porém, não recomendada por estudos da Companhia do Metropolitano a mera extensão da linha. O governador iniciou, mesmo assim, a obra em outubro de 1987 possivelmente pela forte influência do acidente em Itaquera no mesmo ano, só que a obra foi paralisada na sequência, em decorrência do bloqueio do BNDES devido às dívidas do Metrô com o banco. Ela foi retomada em 1988, num ritmo lento, quase parando, em decorrência da prioridade de execução da obra da Linha 2 Verde na Avenida Paulista, o que explicitou a situação de segregação socioespacial e urbana que vive a população da periferia leste de sequer ter acesso à linha de metrô que tardou a chegar. Paralisada novamente em 1992, foi retomada em 1995 quando seu projeto foi repassado para a CPTM, que modificou o trajeto devido ao acidente de 1987 e incorporou à Linha 11.

Na Figura 40 podemos ver o aumento de investimento de 2007 a 2017 na CPTM de R$ 11,8 bilhões que, em comparação ao Metrô que foi de R$ 33,8 bilhões, representou 1/3 dos recursos direcionados para o sistema metroferroviário, e evidencia o Metrô como o transporte prioritário para a população da classe média, ainda que muitos trabalhadores da periferia utilizem esse modal, e a CPTM atendendo os trabalhadores de baixa renda nos subúrbios e nas periferias mais distantes. Esses investimentos tardios no sistema metroferroviário melhorou a condição de vida de parcela significativa da classe trabalhadora com a Integração Centro em 2012, porém, se comparado aos investimentos em sistemas viários e de transporte rodoviário, é possível ver que há um abismo que precisa ser revisto. A expansão e modernização da CPTM ocorreram no momento em que a mobilidade metropolitana cresceu via modelo rodoviarista. Nesse sentido, como a ferrovia foi importante para a proliferação do subúrbio, o rodoviarismo foi determinante para a expansão da mobilidade viária na periferia, como mostra a figura a seguir:

"trem espanhol" que operou nas linhas 9 e 10. Foram realizadas obras do Projeto Integração Centro entre as estações Brás, Luz e Barra Funda, com a modernização, circulação e acessibilidade das respectivas estações; a implementação do Projeto Expresso Leste que representou mudança de conceito na CPTM; Expansão por meio do Projeto Sul da linha 9 Esmeralda e modernização das estações.

Figura 41: Atribuição dos Modais Rodoviários e Metroferroviário – 2018



Fonte: Metrô-Observatório da Demanda, 2018.

Como se vê na Figura 41, o sistema metroferroviário era responsável em 2017 pelo transporte 35,1% dos passageiros e a CPTM por 13,5%, enquanto o sistema de ônibus municipais e intermunicipal somados transporta 64,9% dos passageiros. O sistema metroferroviário representava um pouco mais de 1/3 do rodoviário, o que mostra o predomínio do modelo rodoviarista, resultado das políticas econômicas públicas e privadas do passado, mas que determinou o tipo de mobilidade urbana que designamos por mobilidade rodoviária, estruturadora da dependência da circulação motorizada e transporte coletivo por grande parte da classe trabalhadora que vive nas periferias.

A CPTM, por sua vez, ampliou a quantidade de passageiros a partir da expansão de algumas linhas (Linha 9 Esmeralda e Linha 13 Jade), reforma de estações, construção de novas estações (Linha 12 Safira, Estação USP Leste), e investiu na compra de novos trens que permitiu o aumento da qualidade e rapidez nas viagens, mas ainda com o desafio de diminuir o intervalo entre os trens para minimizar a lotação do sistema durante os horários de pico. Sua tímida expansão nesses mais de 28 anos de existência, ao não expandir mais linhas ligando as periferias da metrópole, mostra algumas barreiras espaciais relacionadas à ausência de políticas do uso do solo urbano e regulação da renda da terra e da valorização imobiliária, que é controlada pelo setor imobiliário constituído por construtoras, incorporadoras, proprietários de terra e agentes imobiliários. Mas sua importância no atendimento da população trabalhadora de baixa renda que vive nas periferias da metrópole mostra não apenas como o

trem tornou-se um transporte amplo e complementar ao metrô, mas permite uma integração periferia-centro tornando mais acessível o acesso dessa população aos centros de empregos.

Figuras 42 e 43: Estação Brás da CPTM – Trabalhadores (as) na Circulação



Fonte: Allan Cunha, *Trilhos*, 2012 (Estação Brás em horário de pico).



Fonte: Allan Cunha, *Trilhos*, 2014 (Estação Brás em horário de pico).

As questões relacionadas à circulação da força de trabalho no transporte por ônibus e das mercadorias em geral por meio da rotação do capital, analisaremos a seguir.

2.3. EMTU: administração pública e monopólio privado do transporte na periferização

A Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU) foi criada em 1977 pela Lei Estadual n° 1.492. Mas sua história iniciou em 1973, quando o governo federal criou o Plano Nacional de Viação para tratar da mobilidade urbana e montar um sistema viário integrado. Esse plano, a partir da Lei Federal n° 6.261 de 1975, estabeleceu o Sistema Nacional de Transportes Urbanos (SNTU) que reunia os sistemas metropolitanos e municipais de transportes sobre trilho e pneus, aquaviário e de pedestres. O que marcou essa regulação estatal foi a criação da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU) em 1975, por meio da qual o governo federal assumiu a corresponsabilidade pelos transportes urbanos, enquanto os governos estaduais ficaram com a atribuição de criar as empresas metropolitanas numa política integrada à política nacional. Importante destacar que, até a metade da década de 1970, a participação federal no setor da mobilidade urbana foi efetivamente nula, e suas ações, nos anos seguintes, foram para dar respostas ao problema social dos transportes em decorrência da pressão dos movimentos populares que emergiam nos centros urbanos, com a revolta dos suburbanos nos trens e ônibus em relação ao elevado custo de vida e reivindicações baseadas em melhoria da qualidade e redução do custo da tarifa (Nicolau, 2012; Vasconcellos, 2014).

No entanto, essa estrutura metropolitana de instâncias ao nível do estado federado só foi consolidada e desenvolvida em São Paulo, havendo, em Pernambuco, a criação EMTU Recife em 1979, extinta em 2008 e substituída pelo Grande Recife Consórcio de Transportes. A motivação para uma política nacional de transporte integrada às instâncias metropolitanas e municipais advém de alguns aspectos da crise urbana já citada e do petróleo, cujo preço do barril quadruplicou provocando um alto déficit na balança comercial e da dívida externa do país, e do "milagre econômico" que mostrava seu declínio ao provocar o arrocho salarial dos trabalhadores e aumento da inflação. Segundos dados da EMTU (Nicolau, 2012), o país consumia, em 1977, cerca de 800 mil barris de petróleo por dia, dos quais 630 mil eram importados. Nesse contexto, foi necessário reduzir a dependência do combustível importado substituindo-o por outras fontes de energia, ao buscar alternativas para o uso do petróleo que possibilitava também a produção de asfalto para a circulação de automóveis e ônibus nas grandes cidades, ao promover o uso do transporte coletivo e público dos habitantes.

De acordo com Paulo Nicolau (2012: p. 37), pelo projeto original, seguindo as diretrizes federais, a EMTU/SP deveria ser uma espécie de *holding* (sociedade gestora com participação acionária), agência responsável por todo o sistema de transporte público e

coletivo. A empresa ficaria responsável pela gestão e operação dos ônibus intermunicipais, pelo Metrô, pelas linhas ferroviárias suburbanas, balsas e, também, pela CMTC da cidade de São Paulo. No entanto, não foi o que aconteceu, pois houve barreiras no âmbito legislativo, já que seria necessária a criação de leis que pudessem regulamentar esse controle pela empresa em todo o transporte metropolitano, e a região metropolitana não havia se consolidado institucionalmente ao nível de estado.

O projeto de Holding EMTU/SP ficou no planejamento e não foi implantado em sua totalidade, já que a empresa não tinha poder de decisão por falta de meios jurídicos e legais. Segundo depoimento do engenheiro Raul Sunao, "Não houve nenhuma atuação em relação ao Metrô, trem de subúrbio, CMTC e dentro de outros municípios da região metropolitana" (Nicolau, 2012). Portanto, a atuação da EMTU/SP foi voltada para os ônibus metropolitanos num período em que o crescimento da metrópole tornou mais comum a viagem de ônibus, enquanto a antiga regulamentação do transporte coletivo ficou desatualizada. O passageiro metropolitano deixou de ser aquele que saía de uma cidade para outra e repousava num hotel, e passou a realizar deslocamentos diários, cuja demanda precisa ser atendida.

Em 1978, a EMTU/SP assumiu as linhas de ônibus intermunicipais que eram gerenciadas pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER), cuja meta era a de realizar o controle de 212 linhas com média diária de 350 mil passageiros. A tarefa da EMTU era a de organizar a denominação da linha, sua nova numeração e os critérios técnicos como itinerário, extensão, horários, frota, bem como gerenciar o sistema com a fiscalização, estudos tarifários e serviço de atendimento ao usuário. No ano seguinte, foi testado o álcool etílico hidratado aditivado combustível (etanol) em quatro ônibus da linha 116, que fazia o percurso da cidade de Barueri até a Estação Armênia do Metrô em São Paulo, numa tentativa pioneira para a época. Porém, o motor fabricado para funcionar com óleo diesel não se adaptou, ao exigir a volta para o combustível original.

A primeira fase da EMTU foi de 1977 a 1980, quando ela foi extinta pelo então governador Paulo Maluf (Governo 1979-1982) e incorporada pela Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (EMPLASA), ficando sob sua jurisdição até 1987. Nessa segunda fase, a EMPLASA absorveu os técnicos de transportes da EMTU, e com a primeira eleição direta para govenador em 1982, assumiu Franco Montoro (1983-1987) que criou uma diretoria dentro do Metrô para cuidar especificamente do transporte metropolitano sobre

pneus[99]. Os funcionários da anterior EMTU que trabalhavam na EMPLASA e Secretaria dos Negócios Metropolitanos foram transferidos para o Metrô, que contribuíram nesse novo governo para a criação do Programa de Trólebus no Estado de São Paulo. De acordo com Vasconcellos (2014), essas ações institucionais de regulação e planejamento em nível federal ocorreram pelas seguintes necessidades:

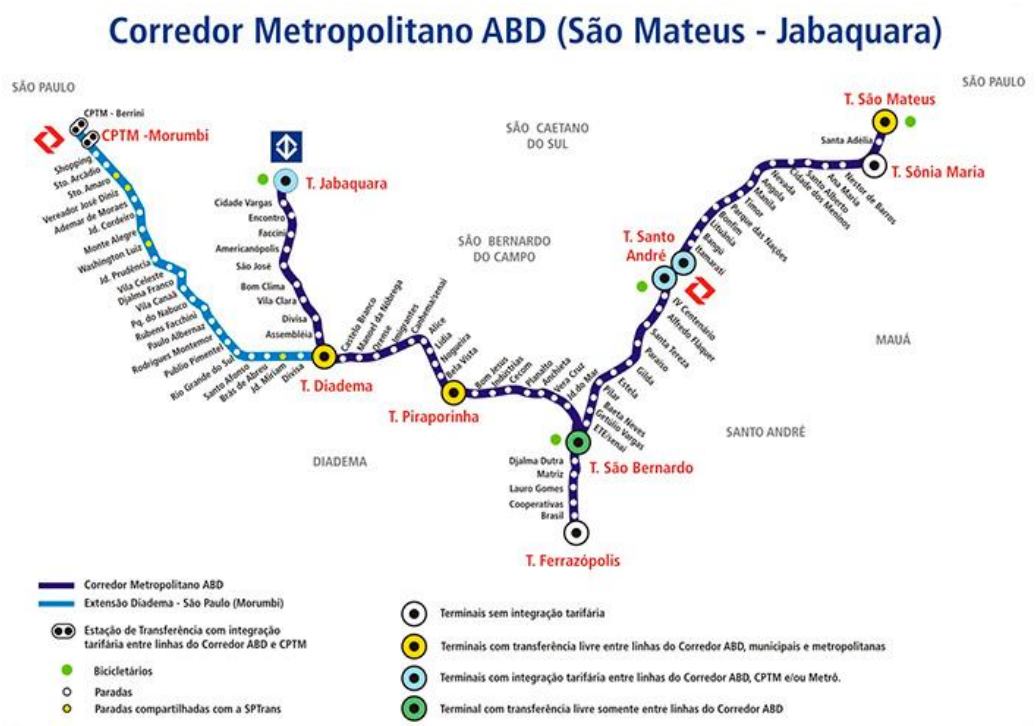
> Em relação ao processo de crescimento acelerado e desordenado das grandes cidades, a ação federal concentrou-se na criação de mecanismos para planejamento conjunto do crescimento urbano e sua infraestrutura. Havia uma preocupação com o agravamento do alastramento urbano e com as tendências de maiores pressões pela melhora das condições de mobilidade, que "reforçaria as tendências de alteração na repartição modal em favor do automóvel, o que poderia comprometer os esforços no sentido da redução do consumo de combustíveis derivados de petróleo" (EBTU, 1980). Por outro lado, era enfatizado que o transporte coletivo não se apresentava como alternativa ao transporte individual, em função da baixa qualidade de prestação de serviço, prevendo-se "medidas em favor do transporte coletivo e restritivas ao uso indiscriminado do automóvel" (EBTU, 1980). Era destacada explicitamente a necessidade de garantir a prioridade ao transporte coletivo, visando à economia de combustível e de dispêndio de divisas e à redução de poluição ambiental (Vasconcellos, 2014: p. 53).

Desde a crise do petróleo de 1973 buscava-se alternativa, e a opção atraente foi pela energia elétrica como fonte renovável e não poluente. Os trólebus circulariam em corredores exclusivos e seu projeto foi inspirado na experiência do corredor da Avenida Paes de Barros na cidade de São Paulo, construído em 1980. Além de corredores exclusivos, foi fundamental construir terminais de integração de ônibus intermunicipais e municipais, facilitando deslocamento da imensidão de trabalhadores que demandavam o transporte. Os corredores eram recomendação de especialistas desde a década de 1970, e o Plano Sistran de 1976 já sugeria corredores de ônibus e trólebus para atender às cidades da RMSP formando um anel viário na metrópole (Nicolau, EMTU, 2012: p. 41).

O Metrô fez o projeto do Corredor ABD Jabaquara-São Mateus e contratou as obras do trecho inicial, que durou entre 1985 e 1987. A construção ligaria a Zona Sul de São Paulo, passando pelas cidades de Diadema, São Bernardo do Campo, Santo André e Mauá chegando até o bairro de São Mateus na Zona Leste. O corredor foi inaugurado em 1988, operado pela EMTU, com 22 quilômetros de extensão inicial, prolongado para 33 quilômetros com a ligação entre Diadema e o bairro do Brooklin na capital paulista, e depois até o bairro do Morumbi. Abaixo o traçado atual do corredor:

[99] A terceira fase a partir de1987 representou a cisão com a Emplasa e a reconstituição da EMTU/SP.

Figura 44: Corredor ABD-Jabaquara/Morumbi – EMTU – 2018



Fonte: EMTU, 2018.

O traçado do Corredor ABD, primeiro da EMTU na metrópole paulistana, foi estendido ao distrito do Morumbi ao mostrar a importante definição da circulação exclusiva para ônibus. Inicialmente, a circulação prioritária baseava-se no sistema de trólebus, que visava estabelecer uma expansão de ônibus movidos a energia elétrica que viabilizasse a diminuição da dependência de combustíveis derivados de petróleo ou mesmo do etanol desenvolvido no país. Recentemente, desde 2010, está em operação no Corredor Diadema-Morumbi o ônibus movido a hidrogênio. Todavia, o planejamento de transporte define que o sistema de transporte por ônibus deriva de três níveis de condições diferentes de deslocamento: 1) *alta capacidade*, relativa ao transporte acima de 45 mil passageiros/hora no horário de pico, que exige grandes corredores de tráfego em áreas com alta concentração populacional; 2) *média capacidade*, que transporta entre 20 mil e 45 mil passageiros/hora por linhas de ônibus comuns e de grande porte, de preferência em corredores exclusivos; e 3) *baixa capacidade*, que transporta até 20 mil passageiros/hora por linhas de ônibus comuns, micro-ônibus e vans (Nicolau, 2012).

A criação da EMTU e a expansão do Metrô e da CPTM em São Paulo permitem analisar aspectos de como o processo de circulação do capital contribui para a produção do espaço, ao reforçar a segregação e as diferenciações socioespaciais entre as classes sociais, cuja análise precisa se referenciar na metrópole como escala que permite apreender a

condição socioespacial da classe trabalhadora e os diferentes conflitos presentes nessa dinâmica espacial. Tal como enfatizou Glória Alves (2018: p. 109), a metrópole transforma-se no espaço onde melhor se percebem as mudanças do setor produtivo, que implicam em transformações socioespaciais e acentuam o processo de diferenciação socioespacial. Para Roberto L. Corrêa (2007: p. 61-72), a diferenciação socioespacial é inerente ao processo de produção capitalista e pode se manifestar de maneiras distintas de acordo com a escala de análise: na rede urbana aparece como uma diferenciação funcional; na escala intraurbana, manifesta-se pela divisão econômica e social do espaço.

Essa diferenciação espacial resulta no que designamos no Capítulo 1 por espaços diferenciados que, no âmbito da metrópole paulistana, podem ser caracterizados a partir da produção espacial de diferentes classes (centro expandido, quadrante sudoeste, subúrbio, periferia), que vão se apropriar de modos distintos de sistemas viários e transportes existentes. Para o profundo entendimento do problema, Alves (2018) apresenta pistas importantes:

> Até o início dos anos 80 do século XX, a diferenciação espacial nas cidades, em especial nas metrópoles brasileiras e, mais especificamente, considerando a realidade paulistana, era caracterizada pela existência de dois espaços aparentemente duais, entretanto, articulados, e que só podiam ser entendidos a partir da relação estabelecida entre si, ainda que no senso comum aparecessem como antagônicos: um, marcado pela produção e concentração da riqueza – o centro ou, como diziam os moradores da periferia, "a cidade" –, e o outro, a periferia, cuja característica mais difundida é a da escassez, no caso, de praticamente tudo: serviços, equipamentos, lazer, cultura, trabalho, acessibilidade a outras partes da cidade, por exemplo (Alves, 2018: p. 111).

A noção centro-periferia, estudada por sociólogos, geógrafos, urbanistas, entre outros, foi e ainda é importante para a discussão do urbano, mas sozinha ela não explica as rápidas transformações que ocorrem a partir da produção do espaço pela dinâmica de circulação capitalista e da *urbanização rodoviarista*. Primeiro, porque chegamos ao momento da urbanização crítica, tal como definiu Amélia Damiani (2005), que remete a tendência de "impossibilidade do urbano para todos". Segundo, porque o centro, na proposição de Lefebvre (1986), é mais do que funcionalidade econômica e política, ele é alicerce do social e da vida cotidiana na sociedade urbana e, por meio do centro, se geram os processos de valorização e desvalorização espacial em todas as direções. Cabe ressaltar que essa centralidade analisada por ele é a do urbano que, no caso de São Paulo, está circunscrito ao quadrante sudoeste e centro expandido. É por essa razão que os sistemas viários de transportes se converteram em determinantes para a produção de localizações privilegiadas e precarizadas, ao reforçar as segregações socioespacial, étnico-racial e urbana. E, por meio da valorização espacial, se

amplia a acessibilidade de um ponto a outro da metrópole para as classes médias e dominantes e, em seu movimento inverso no mesmo processo, provoca a desvalorização espacial nos territórios periféricos, o que dificulta ou até impossibilita a acessibilidade para maior parte da classe trabalhadora que ocupou essas periferias. A respeito disso, Alves (2018) enfatizou que:

> Por periferia designavam-se as áreas nos limites da urbanização paulista, onde predominavam os loteamentos com unidades de pequenas dimensões (muitas vezes não mais de 50 m²), com falta de quase todo tipo de equipamentos sociais (hospitais, escolas, creches) e de infraestrutura (pavimentação, água encanada, energia elétrica), acompanhada de dificuldades de mobilidade (precariedade dos transportes públicos), com predominância de população de baixa renda, normalmente migrantes vindos de todas as partes do país. (Alves, 2018: p. 113).

A definição e as disputas sobre o termo periferia têm uma longa trajetória com momentos distintos e alternados com preponderância acadêmica, de moradores do lugar e da indústria do entretenimento, como analisou Tiarajú D'Andrea (2013). De acordo com D'Andrea, os primeiros intelectuais[100] latino-americanos que buscaram fundamentar aquilo que se tornaria a teoria da urbanização na periferia do capitalismo relacionaram urbanização aos processos de dependência econômica, subdesenvolvimento e imperialismo. Eles se basearam nas obras de Manuel Castells (2000) que pautou a *questão urbana* como importante problema, ao realizarem uma análise de que o urbano seria um reflexo espelhado da produção econômica sem tratar das formas próprias assumidas pela produção capitalista do espaço especificamente por meio do ambiente urbano. Já uma segunda geração de intelectuais[101] fez uma grande virada na análise ao considerar as formas propriamente urbanas da produção capitalista da cidade, ao observar a edificação da cidade não como "palco" da reprodução do capital e da força de trabalho, mas sim como uma "forma específica" da produção capitalista, que percebeu que o fenômeno da autoconstrução, dos vazios urbanos e loteamentos irregulares com terrenos baratos sem infraestrutura fizeram parte da dinâmica de extração da renda da terra tanto por parte de agentes especulativos como por parte do capital construtivo, ao diferenciarem acumulação de capital por meio da extração de lucros e a especulação imobiliária por meio da extração da renda da terra. Um terceiro grupo de intelectuais foi

[100] De acordo com D'Andrea (2013: p. 38), aos teóricos da urbanização na periferia do capitalismo, tais como Lúcio Kowarick (1979), Paul Singer (1973) e Francisco de Oliveira (2003) realizaram uma interpretação a partir de dois aspectos: a) a cidade (sobretudo os bairros populares) é o local da reprodução da força de trabalho, a qual os autores enfatizam o consumo da cidade, e não sua produção; e b) na cidade, o conflito central não se dá no eixo de luta entre capital e trabalho, mas entre movimentos sociais urbanos e Estado. Para ele, o principal livro publicado por essa corrente foi São Paulo 1975: Crescimento e Pobreza, resultado de um estudo realizado pelo Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (CEBRAP).

[101] Um dos livros pioneiros foi organizado por Ermínia Maricato (1982) que foi *A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial*, outro foi o de Lúcio Kowarick (1979), *A espoliação urbana*.

formado por antropólogos urbanos que destacaram o caráter simbólico das representações sobre a periferia, ao destacar que o termo aponta para aquilo que é precário, carente, desprivilegiado (D'Andrea, 2013: p. 38-43)[102].

Entretanto, para a análise dessa tese a noção de periferia se caracteriza pela distância desse território em relação aos centros geográfico e urbano da metrópole onde se concentram os empregos e as melhores condições de reprodução social; maior tempo de deslocamento cotidiano da população trabalhadora para as localizações de emprego, educação, comércio, serviços, etc.; maior concentração de moradias em assentamentos precários (favelas e habitações inadequadas) e conjuntos habitacionais (Cohab, CDHU, Cingapura); maior concentração de trabalhadores de baixa renda; e carência de infraestrutura e equipamentos urbanos (trem, metrô, linhas de ônibus, ruas e vielas estreitas com ou sem asfalto, ausência ou poucos hospitais, escola, universidades, etc.).

Diferentemente do subúrbio, composto por bairros mais antigos expandidos com o ferroviarismo e que se desenvolveu mediante aos padrões urbanísticos regidos por legislações com ruas mais largas, lotes maiores e casas baixas com quintais (D'Andrea, 2019: p. 107), além da proximidade com estações ferroviárias ou mesmo pontos e terminais de ônibus, a periferia se formou a partir dos anos 1950 e 1960, cuja presença é maior de moradias autoconstruídas e assentamentos precários devido ao grande fracionamento dos loteamentos, com ruas estreitas e bairros planejados pelos próprios moradores sem a presença do Estado, que só chegou depois para "urbanizar" por meio da canalização do esgoto, introdução do fornecimento de água e luz, e pavimentação das escassas ruas, além daqueles planejados pelo Estado nos anos 1970-80 em conjuntos habitacionais. Em síntese, a periferia é resultado do modelo de desenvolvimento econômico, político e social oriundo da *urbanização rodoviarista* e produção fordista periférica (produção em massa = consumo em massa = aglomeração urbana em massa da classe trabalhadora). Não por acaso que a infraestrutura urbana predominante nos bairros periféricos baseia-se no sistema rodoviário, cujo desenho espacial e sistema de transporte provocaram a recente obtenção de veículos por parte dos moradores.

Como consequência, a periferização da cidade e metrópole de São Paulo foi resultado dos processos de industrialização pesada com baixos salários[103] e sua generalização,

[102] D'Andrea ainda analisa a preponderância do termo periferia entre os moradores desses territórios, sobretudo, jovens, dos quais passaram a atuar politicamente pelos movimentos de cultura e os quais ele designou por "sujeitos periféricos", ao analisar também a preponderância na indústria do entretenimento.

[103] Para Francisco de Oliveira (2003) a industrialização brasileira foi sustentada em duas fortes vertentes: a primeira, a vertente estatal, através da qual o Estado transferia renda de certos setores e subsidiava implantação industrial; e a segunda eram os recursos da própria classe trabalhadora, que autoconstruía sua habitação e com isso rebaixava seu custo de produção.

como condição à realização da acumulação primitiva que concentrou indústrias, comércio e serviços nos municípios da RMSP, e da consequente *urbanização rodoviarista* e periférica, que representou uma crescente demanda por moradias populares[104] devido à aglomeração urbana desenfreada do processo de crescimento econômico, sem a correspondência de desenvolvimento urbano integral em sua totalidade[105], ocorreu com base na segregação socioespacial e urbana. Esse crescimento urbano em São Paulo se baseou na especulação imobiliária do preço da terra-localização no processo de produção do espaço, por meio de loteamentos fracionados e da superexploração da força de trabalho no processo de autoconstrução de suas moradias nas periferias, além de provocar o crescimento demográfico e a valorização das áreas centrais na cidade e metrópole.

Foi nesse contexto de crescimento da aglomeração urbana e periferização desenfreadas que nasceu a EMTU e instituições como a EBTU, a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET)[106], a ANTP, entre outras. Atualmente, a EMTU gerencia o transporte de aproximadamente 6 mil ônibus operado por 70 empresas em 128 municípios e cinco regiões metropolitanas – São Paulo, Campinas e Baixada Santista, Sorocaba e Vale do Paraíba –, transportando mais de 2 milhões de passageiros/dia, e fiscaliza o transporte intermunicipal privado entre os municípios dessas regiões. A empresa gerenciava e operava o transporte de ônibus até o inicio de 1998, quando o então governador Mário Covas (1995 – 2001) iniciou, com o decreto n° 42.858, a abertura estatal para licitação privada do transporte intermunicipal na RMSP, ação que decorre das políticas neoliberais que haviam levado a privatização da CMTC, em 1992, e sua conversão em SPTrans apenas como gerenciadora do sistema. Ela criou sistemas de transportes nessas regiões baseados em três tipos de serviços regulares: a) *serviço comum*, composto por linhas operadas pelas empresas privadas através das modalidades 'concessão' ou ´permissão', na qual circulam ônibus urbanos comuns – o popular 'coletivo' – de cores azul, branco e cinza com pessoas sentadas e em pé, que permitem às empresas ligarem até 6 municípios da mesma região e praticar o seccionamento

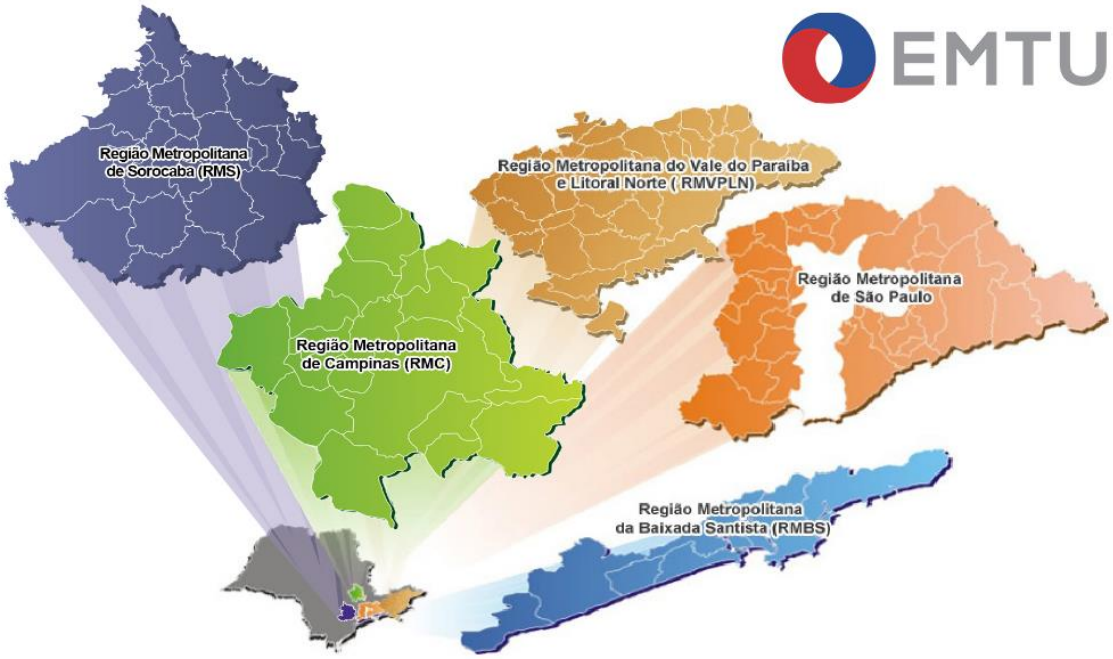
[104] Desde os primeiros estudos do fenômeno da urbanização de São Paulo verifica-se a preocupação com uma explicação do processo de moradia popular. Bolaffi (1982: p. 57-58) analisou a transitoriedade urbana dos trabalhadores e a noção de periferia, ao situar que políticos e administradores falavam em periferia para não para se referir às áreas exteriores mais distantes do centro urbano, mas para mencionar os setores da cidade precariamente atendidos por serviços públicos, nos quais os valores imobiliários são reduzidos para serem suportados pelas populações de baixa renda. Ele afirmou que o padrão periférico de crescimento decorreu da existência de mecanismos econômicos que conferem ao solo urbano funções econômicas alheias à sua utilidade intrínseca enquanto bem natural e ao papel que deveria desempenhar na composição e organização do espaço requerido para as atividades públicas ou privadas da população.

[105] Milton Santos (2000) analisou criticamente os movimentos de valorização e especulação do solo ao afirmar que tal política consagrou o predomínio de uma visão imobiliária da cidade, o que impediu de enxergá-la com uma totalidade.

[106] A CET foi criada em 1976 para controlar o crescente tráfico de veículos na cidade de São Paulo.

da tarifa por trechos percorridos; b) s*erviço seletivo*, que é semelhante ao regular, porém, são utilizados micro-ônibus e ônibus rodoviários nas cores cinza e branco e o transporte só é realizado com pessoas sentadas; e c) *sistema de fretamento*[107], constituída por empresas que transportam passageiros para destinos pré-estabelecidos, com contrato específico e itinerário pré-definido e pagamentos periódicos para execução do serviço, e está presente nas cinco regiões metropolitanas[108] expostas na figura a seguir:

Figura 45: Regiões Metropolitanas de Atribuição da Gestão da EMTU – 2020



Fonte: EMTU, 2020.

A EMTU controla, pelo Centro de Gestão e Supervisão (CGS) em São Bernardo do Campo, cerca de 6 mil veículos monitorados em tempo real via satélite. O tripé da EMTU é planejamento, fiscalização e operação (controle). Na RMSP, ela controla a operação do Corredor Metropolitano São Mateus – Jabaquara de 33 km, que percorre vias exclusivas por cinco municípios da RMSP. Além disso, ela oferece o Serviço Aeroporto (Airport Bus Service) ligando o Aeroporto Internacional de Guarulhos à Estação Tatuapé do Metrô e da

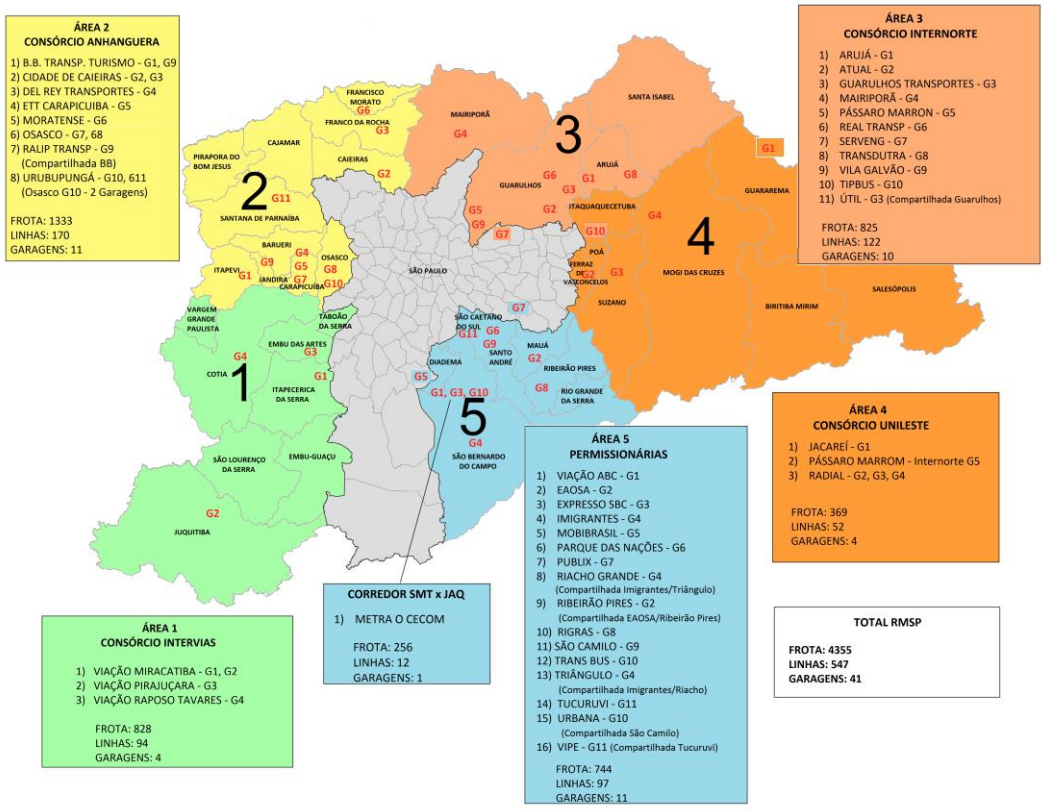
[107] Os serviços do sistema de fretamento são classificados em: a) contínuo, aquele contrato de transporte frequente de pessoas com origem e destino pré-determinados, como trabalhadores de indústria, estudantes universitários, entre outros; b) eventual, como transporte de pessoas efetuado esporadicamente, como a contratação de transporte por pessoas ou grupos para excursão, shows, eventos esportivos, etc.; c) próprio, referente a todo serviço de transporte de passageiros, não remunerado, realizado por ônibus, micro-ônibus para o transporte de funcionários da própria empresa; e d) escolar, serviço de transporte de alunos da pré-escola ao nível superior ou de cursos reconhecidos pelo Ministério da Educação e Cultura (MEC).

[108] RMSP criada pela Lei n° 94 de 1974; RMBS criada pela Lei n° 815 de 1996; RMC criada pela Lei n° 870 de 2000; RMVPLN criada pela Lei n° 1.166 de 2012; e RMS criada pela Lei n° 1.241 de 2014.

CPTM por meio do serviço comum e o especial, com ônibus rodoviário ligando o Terminal de Guarulhos ao Aeroporto de Congonhas, Praça da República, Terminal Rodoviário do Tiête e Circuito dos Hotéis (Avenida Paulista) e Shopping Eldorado; e oferece transporte via Ponte Orca Zoo entre o Terminal Rodoviário de Jabaquara e o Zoológico de São Paulo.

O mapa na Figura 44 mostra os consórcios, as empresas e localização das garagens (G1, G2, etc.) por áreas de operação divididas pela EMTU na RMSP:

Figura 46: EMTU – Consórcios e Empresas: Frota, Linhas e Garagens na RMSP – 2018



Fonte: EMTU, 2018.

Em 2018, havia 43 empresas privadas de transporte que prestam serviços e estavam subdividas por 5 áreas de operação gerenciada e fiscalizada pela EMTU. Das 5 áreas, 4 estavam com empresas consorciadas e 1 com empresas permissionárias. A regulamentação de concessão e permissão seguiu o processo iniciado em instância federal, via Lei n° 8.987, de 1995, do governo Fernando Henrique Cardoso (1995-2002), que permitiu a concessão de serviços públicos a empresas privadas nessas duas modalidades, depois foi promulgada via Resolução da STM n° 425, do mesmo ano, na qual as normas estabeleceram as regras para os contratos de concessão e dos termos de permissão dos serviços de transporte sob a jurisdição metropolitana, mas foi só em 1998, com o decreto do governador Mário Covas e a Resolução

da STM n° 543 que se estabeleceram as diretrizes específicas do procedimento licitatório para a Concessão do Serviço de Transporte Coletivo na RMSP e, então, passaram a valer os procedimentos. Os contratos de concessão via consórcio são estimados para um período de até 20 anos, podendo ser renovados de acordo com os interesses das partes. Na EMTU os contratos são de 10 anos. No caso da permissão, ela somente é verificada na área 5 na sub-região sudeste, cujo procedimento foi a assinatura dos termos entre a EMTU e as empresas que prestam serviço nessa área e seus problemas analisaremos mais adiante no texto.

Esse modelo de concessão e permissão entre governo e empresas de transporte parece que abriu precedentes para a Parceria Público-Privada (PPP)[109] disseminada por gestões do Partido Social Democrata Brasileiro (PSDB) em São Paulo. Tal modelo de concessão consiste na transferência pela administração pública[110] para empresas privadas da execução de um serviço público, no caso o transporte. A administração pública ficaria, então, com a atribuição de gerir, regular e fiscalizar o sistema de transporte metropolitano, enquanto as empresas privadas entram com parte de seu capital ativo e assumem a compra, a operação e a manutenção dos veículos sendo pagas pelo Estado. O que não se evidencia é o nível de rentabilidade e ganhos do sistema privado de concessão pública, mas ao caracterizar esse modelo percebe-se que a aparente concorrência em licitações públicas dos consórcios resultou numa espécie de monopólio regional que se expressa pela subdivisão entre empresas nas 5 áreas definidas pelas EMTU. Uma análise atenta da estrutura, organização e funcionamento dessas empresas permite a apreensão de como o movimento do capital no transporte de ônibus atua por meio de seu fracionamento em empresas distintas, porém, de propriedade dos mesmos grupos que dividem e fracionam o seu capital personificando em empresas, quando, na realidade, faz parte de um capital social maior do que aquele imediatamente apresentado:

[109] A PPP foi tomada como modelo de realização de obras de infraestrutura e habitacionais em que o estado assume um "parceiro" privado para compensar suas dificuldades de conseguir investimentos públicos e viabilizar projetos de expansão, e tais parcerias têm sido realizadas via contrato entre o poder público (comprador) e o parceiro privado (empresa que realiza o serviço). Nesse modelo a empresa assumiria o compromisso de disponibilizar a administração pública e população a elaboração de projeto, construção e operação de ativos que, depois de pronta a obra e após determinados anos de exploração e reposição do seu capital privado investido, são transferidos ao estado. Esse foi o caso da infraestrutura de transporte das linhas de metrô, tais como a Linha 4 Amarela, Linha 5 Lilás, Linha 6 Laranja e Linha 17 Ouro em São Paulo. Desde a ditatura militar se verificou esse tipo de parceria para viabilizar a expansão do metrô de São Paulo, mas foi recentemente que ela se generalizou no Metrô e nas rodovias estaduais. A respeito das PPP's ver Daniela Pereira (2018), Leianne Miranda (2016) e Pedro Arantes (2004).

[110] O governo de Luiza Erundina (Partido dos Trabalhadores, 1989-1992) foi marcado por uma gestão inovadora e popular no que diz respeito ao transporte coletivo no município de São Paulo e outras áreas. O então Secretário Municipal de Transportes, Lúcio Gregori realizou experiências como as de linhas de ônibus que circulavam de madrugada chamados de "corujão"; promoveu uma experiência piloto de tarifa zero com os ônibus da CMTC que circulavam aos finais de semanas em dias de partidas de futebol para transportar gratuitamente torcedores das estações da Luz e Anhangabaú ao estádio Morumbi; e as linhas de ônibus circulares gratuitos em Cidade Tiradentes que marcaram o imaginário dos trabalhadores e permitiram o direito à cidade e à circulação.

Tabela 8: Empresas Consorciadas EMTU Frota e Linhas Regulares Áreas 1, 2, 3, 4

Consórcios	Propriedade	Empresas	Fundação	Frota*	Linhas Inter-municipais	Linhas Municipais
INTERVIAS Área 1	Celso Veiga	Viação Miracatiba Ltda	1996	340	44	39
	Joaquim Amaral	Viação Pirajuçara Ltda	1988	360	28	5
	Grupo Vida	Viação Raposo Tavares	2006	83	27	20
ANHANGUERA Área 2	Família Figueiredo	Benfica Barueri Transp. e Turismo Ltda.	1962	137	23	49
	Grupo NSO (Família Saraiva)	Viação Cidade de Caieiras	1993	330	36	15
		Auto Viação Urubupungá	1966	430	42	34
	Grupo Del Rey	Del Rey Transportes Ltda	1988	160	4	16
		Auto Ônibus Moratense	1982	170	2	22
	Família Umada	E.T.T. Carapicuíba Ltda	1969	213	13	13
	Família Santos	Viação Osasco Ltda	1976	580	49	35
	Família Freitas	Ralip Transp. Rodov. Ltda	1994		3	10
INTERNORTE Área 3	Grupo NIFF (José Lasbek)	Viação Arujá Ltda	1991	50	6	15
		Empresa de Ônibus Vila Galvão Ltda	1949	500	30	23
		Viação Transdutra Ltda	1973	104	17	-
	Grupo Belarmino	Viação Atual Ltda	1989	65	10	
	Família Germano	E. T. Mairiporã Ltda	1965	80	9	24
	Família Coelho	Real Transp. Metrop. Ltda	2011	65	5	-
	Grupo Guanabara (Família Barata)	Guarulhos Transportes S/A	1998	219	30	-
		Util - União Transporte Interestadual de Luxo S.A.	2006	Não informado	7	-
	Grupo Serveng	Serveng Transportes Ltda	2004	22	2(S)**	-
	Família Gomes	Tipbus Transp. Intermunic.	2013	Não Infor.	3	-
	Família Constantino	Empresa Pássaro Marrom	1951	415	1(F)**	-
UNILESTE Área 4		Empresa Pássaro Marrom				
	Grupo JSL / (Família Umada)	Radial Transp. Coletivo Ltda	1973	500	27	45
	Família Marques	Viação Jacareí Ltda	1969	290	32	-
			TOTAL	**5.114**	**418**	**365**

Fonte: EMTU, 2019. Elaboração própria.
* Nas Tabelas 8 e 9 o total da frota é maior do que o mapa da Figura 42, porque inclui fretado.
** (S) Seletivas e (F) Fretamentos. Incluímos o total da frota da Empresa Pássaro Marron.

No caso das empresas consorciadas, verificamos a composição de 24 empresas distribuídas em 4 consórcios que representam as respectivas áreas de atuação. Essas empresas são de propriedade de 19 grupos ou famílias o que mostra, por meio da divisão de algumas delas que fazem parte do mesmo grupo ou proprietário, a tendência de monopólio do capital na medida em que cresce e, nesse movimento de crescimento, acaba por promover fusão e compra de empresas por poucos grupos ou conglomerados de empresas. A mais antiga entre aquelas que prestam o serviço de transporte na RMSP é a Empresa de Ônibus Vila Galvão

Ltda[111], que opera no município de Guarulhos e na sub-região norte e nordeste fazendo a ligação com as estações Armênia e Tucuruvi da Linha 1 Azul do Metrô, e a mais nova a empresa Real Transportes Metropolitano Ltda[112], que atua na mesma sub-região e faz também a ligação com a Estação Armênia.

Dentre essas empresas, conhecemos duas delas por meio de visitas às suas sedes e garagens: a Guarulhos Transporte S/A[113], no município de Guarulhos; e a Auto Viação Urubupungá Ltda[114], no município de Osasco. Por meio delas foi possível conhecer como as empresas se organizam internamente para operar o sistema de transporte por ônibus, e entendemos que é possível traçar o modo de organização das demais, a partir delas. Elas se dividem em três áreas importantes: a) operação; b) manutenção; c) administração. Na área de operação, considerada o "carro chefe" das empresas, ambas possuem um moderno Centro de Controle Operacional (CCO) que faz não apenas o controle dos ônibus em circulação e parados, mas o controle dos funcionários – no caso de motoristas e cobradores –, além de monitorar o trajeto e ocorrências que, por ventura, possam vir a acontecer como acidentes, engarrafamentos no trânsito, etc., o que permite também realizar a operação das linhas com toda a quantidade disponível de ônibus nos horários de picos. Cada empresa dispõe de um sistema com câmeras on-line, softwares que permitem agrupar os dados do controle de

[111] A Empresa Vila Galvão nasceu em 1949 e foi comprada em 1966 pela família Setti-Braga, da Auto Viação ABC, e em 2002 passou a ser de propriedade do Grupo NIFF Empreendimentos, que detém também o controle da Viação Arujá, Viação Urbana Guarulhos e a empresa Rápido D'Oeste. No início da década de 1970 até o início do século XXI, a empresa travou uma disputa com a Empresa de Ônibus Guarulhos, atual Guarulhos Transportes S/A, problema oriundo do fato de serem as duas únicas empresas que operavam o transporte no município de Guarulhos e entre outros municípios das RMSP. A E.O. Vila Galvão tinha linhas que atendiam os municípios da sub-região norte e a zona norte de São Paulo, enquanto a E.O. Guarulhos atendia a Zona Leste de São Paulo e os municípios da sub-região leste, e uma não poderia operar nas áreas da outra. Em 1977 a E.O. Vila Galvão operava 30% enquanto a E.O. Guarulhos 70%. Foi em 2003 que a E.O. Vila Galvão conseguiu ampliar sua operação ao assumir as linhas da empresa Atlântico Transportes, em 2005 inaugurou sua nova garagem ao lado da Rodovia Presidente Dutra, e em 2010 com a nova licitação de ônibus tanto no município como na região metropolitana, ampliou sua operação e foi possível superar os conflitos com a empresa rival. Ver: < https://pt.wikipedia.org/wiki/Empresa_de_%C3%94nibus_Vila_Galv%C3%A3o>. Acesso: 15/03/2019.

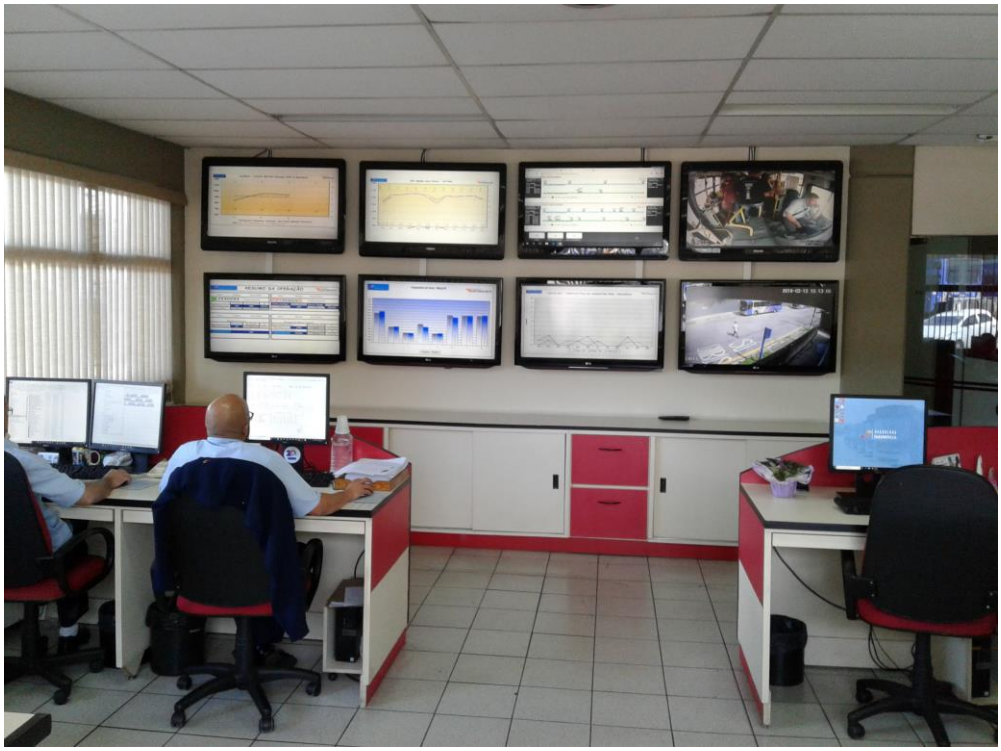
[112] Fundada em 2011, a empresa Real Transportes teve as más condições de trabalho noticiadas na imprensa em 2016, após a greve de trabalhadores depois da morte de um mecânico que engraxava o ônibus e sofreu uma descarga elétrica. Ver: <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/02/funcionarios-de-empresa-de-onibus-de-guarulhos-estao-paralisados.html>. Acesso em: 27/01/2020.

[113] A Guarulhos Transportes S/A foi criada em 1998. Agradeço a atenção, acolhida e apresentação do diretor da CCO, Sinval Gonçalves, e do diretor de planejamento de transporte Márcio, em visita realizada à sede da empresa em 12/03/2019.

[114] A Auto Viação Urubupungá Ltda nasceu em 1966, mas desde 1973 passou para o controle do atual Grupo Nossa Senhora do Ó (NSO). Em meio a crise do petróleo na década de 1970, ela inovou ao tornar-se a primeira empresa no mundo a circular com ônibus movidos a álcool. A empresa acompanhou o crescimento da RMSP e lançou novas linhas ligando diversos municípios, tem duas garagens, uma em Osasco e outra em Santana de Parnaíba, opera com mais de 60 linhas divididas em municipais, intermunicipais e seletivas, e atualmente atende a população dos municípios de Cajamar, Osasco, Santana de Parnaíba, interligando à Barueri, São Bernardo do Campo e Guarulhos. Agradeço a recepção, acolhida e apresentação de José Linaldo Lins, supervisor de logística em visita realizada à sede da empresa em 16/03/2019.

operações e produzir mapas e gráficos para avaliar e aperfeiçoar o trabalho de transporte, mas também prestar contas dos quilômetros rodados e passageiros transportados. Essa eficiência está ligada aos objetivos de cada empresa que é de atendimento aos passageiros, chamadas por elas de “clientes”, e das expectativas de lucro de seus acionistas.

Figura 47: CCO da Guarulhos Transportes – 2019

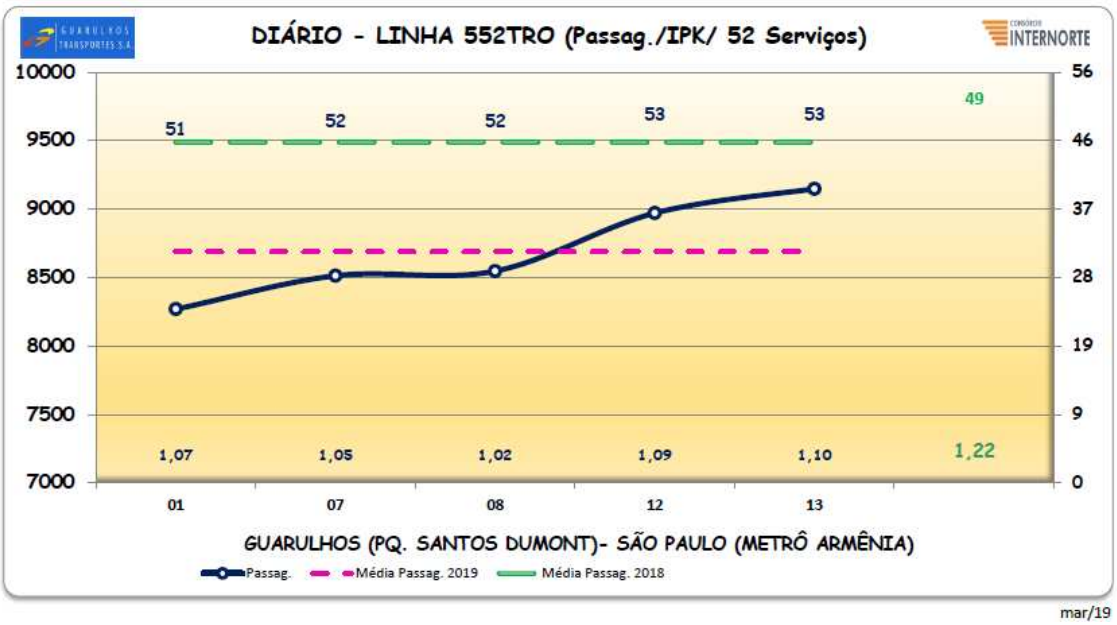


Fonte: Foto de Sandro Oliveira, 2019.

O trabalho de controle operacional permite aos diretores e técnicos desse setor visualizar a dinâmica de circulação e os problemas decorrentes de situações técnicas com ônibus, motoristas e manutenção dos veículos. Os ônibus da Guarulhos Transporte não têm cobradores, e o sistema de controle operacional possui GPS e câmeras que permitiram eliminar a função do fiscal, já que o controle é feito da sala de operações. A Guarulhos Transporte possuía em 2019 ao todo 674 funcionários, sendo 472 motoristas, 127 técnicos na manutenção, 43 técnicos de administração, 14 técnicos no GPS, 8 técnicos nas câmeras, 4 inspetores, e 6 na recebedoria, que operam a circulação de 219 ônibus em jornadas de trabalho de dois turnos de 8 horas e vinte minutos e transportam por dia cerca de 70 mil passageiros. Cada operador de GPS acompanha cerca de 50 ônibus por dia, e cada operador de câmera 25 ônibus por dia. O salário médio dos motoristas é de R$ 2.497,00 e dos técnicos de operação R$ 4.539,00. A Urubupungá tinha 3.410 funcionários, sendo 2.700 motoristas, cobradores e

fiscais, 440 técnicos da manutenção, 150 técnicos de administração e 120 técnicos de recursos humanos.

Figura 48: Controle Fluxo de Passageiros – Linha 552 – Guarulhos Transportes – 2019



Fonte: Guarulhos Transportes, 2019.

A Figura 48 mostra o fluxo de passageiros da linha Guarulhos-Parque Santos Dumont a São Paulo-Estação Armênia na primeira metade no mês de março de 2019, representado pela linha azul. A linha tracejada rosa representa a média de 2019, enquanto a verde, a média de 2018. A numeração à esquerda representa a quantidade de passageiros, chegando ao pico máximo de 9.500, na média de 2018; os números acima do tracejado verde representam as quantidades de viagens (indicadas na escala à direita no gráfico) realizadas de ida por ônibus nos dias do mês representados na base (01, 07, 08, 12, 13); e abaixo, dentro do gráfico, a variação do Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK). Os técnicos da empresa utilizam um software canadense chamado Giro[115] (sistema de planejamento), aliado ao M2M (monitoramento, planejamento, operações), que permite articular o sistema de planejamento com a logística a partir do deslocamento, para se obter um controle real. Por isso, esse gráfico exemplifica o tipo de controle realizado e a meta de cada linha para manter um nível de rentabilidade e valorização razoável para os negócios da empresa e quantos ônibus necessários para colocar em circulação em determinados dias e horários.

[115] No sítio da Empresa Giro, os softwares Hastus e GeoRoute são apresentados a partir da "chave para uma mobilidade urbana eficaz", capaz de melhorar a oferta enquanto controle de custos por meio de serviços flexíveis e eficientes aos viajantes. A Giro está presente em mais de 25 países e atua nos serviços de ônibus, metrô, bonde e linhas férreas. Ver: < https://www.giro.ca/en-ca/ >. Acesso em 27/01/2020.

No caso da manutenção, em ambas as empresas foram marcantes as observações das garagens, mas na Urubupungá realizamos um giro completo e trataremos dela por deter mais do dobro de veículos do que a Guarulhos Transportes. Na Urubupungá a área da manutenção reúne 440 técnicos numa garagem imensa que permite diversos tipos de trabalhos para manter os ônibus limpos e em condições mecânicas de circulação.

Figura 49: Sede, Garagem e Manutenção – Urubupungá – 2019



Fonte: Foto de Sandro Oliveira, 2019.

A imensa garagem da Urubupungá está dividia em setores como modo de organizar a manutenção dos veículos. Na primeira parte, à esquerda, está a mecânica, na qual os ônibus passam por um rigoroso processo de manutenção e revisão com bases no método japonês "kaisen", que visa incorporar inovações nos procedimentos pelas sugestões e criatividades dos mecânicos. Os mecânicos se baseiam no "Programa 5S", que significa "5 sensos" representados por cinco palavras japonesas cujas iniciais acabam formando o nome do programa: Seiri, Seiton, Seiso, Seiketsu e Shitsuke, que traduzidas para o português foram denominadas "sensos": senso de utilização; senso de organização; senso de limpeza; senso de saúde; e senso de disciplina. Seiri (senso de utilização) significa usar ferramentas, materiais, equipamentos, etc., com bom senso e equilíbrio, para ajudar na redução de custos; Seiton (senso de organização) se compreende pela importância de todas as coisas disponíveis e que

elas possam ser acessadas imediatamente, então é necessário organizar as ferramentas em estantes, com etiquetas, painéis, etc.; Seiso (senso de limpeza) define a relevância de eliminar sujeira, resíduos e objetos desnecessários ao ambiente; Seiktsu (senso de padronização) refere-se aos padrões de formas, placas, cores, iluminação, localização, etc.; e Shitsuke (senso de disciplina) refere-se ao cumprimento e comprometimento pessoal de cada indivíduo com todas as etapas para a execução do trabalho nas melhores condições para que não necessite haver vigilância porque esses conceitos foram incorporados na vida pessoal.

Depois da mecânica conhecemos a parte dos pneus em que há rígido controle, registro e caracterização dos tipos de pneus, do tempo de "vida" e modelos. Tal controle foi enfatizado como necessário por responsabilidade e segurança no sentido de evitar acidentes com usuários e prejuízos financeiros à empresa. Em seguida, conhecemos a parte de troca de óleo e lavagem dos ônibus, para os quais a empresa desenvolveu um sistema adequado às normas ambientais para coletar esses resíduos e repassar para outra empresa responsável, além de dispor de um sistema de tratamento de esgoto, o que mostra a preocupação com a preservação ambiental e faz com que seus proprietários, diretoria e funcionários se orgulharem de ser uma empresa que não polui o meio ambiente com resíduos dos ônibus, apesar de emitir gases poluentes.

Figuras 50 e 51: Manutenção – Pneus e Óleo – Urubupungá – 2019



Fonte: Foto de Sandro Oliveira, 2019.

O que chamou a atenção é que todos os resíduos – pneus, óleo, sucata de tambores de rodas, borracha de peças, etc., são coletados e encaminhados para o destino de reciclagem ou reaproveitamento por outras empresas, o que fez a Urubupungá ganhar o selo ambiental. Na parte administrativa, a empresa pretende retirar a função do cobrador, e só não o fez ainda por causa de "questões sindicais" e, também, da tecnologia. Nesse aspecto, a Guarulhos

Transportes já implantou o sistema Giro que permitiu essa ação. A administração da Urubupungá faz o controle da jornada de trabalho, folha de pagamento, organiza as escalas e o plantão de motoristas e cobradores. A jornada de trabalho é igual a da Guarulhos Transportes, de 8 horas e 20 minutos com uma hora de almoço, mas tem tolerância de 2 horas extras.

Por sua vez, as empresas "permissionárias" atuam na área 5 e aparecem a seguir:

Tabela 9: Empresas Permissionárias EMTU – Frota e Linhas Regulares – Área 5

Permissão	Propriedade	Empresas	Fundação	Frota*	Linhas Inter-municipais	Linhas Municipais
ABCDMRR Área 5	Baltazar J. Souza	Empresa Auto Ônibus Santo André Ltda (EAOSA)	1976	52	7	5
		Viação Imigrantes Ltda	1999	30	5	-
		Viação Ribeirão Pires Ltda	1976	38	7	-
		Viação São Camilo Ltda	1960	45	5	-
		Auto Viação Triangulo	1966	14	3	-
		Urbana Santo André Ltda	2002	22	2	3
		Viação Riacho Grande	1970	72	4	-
	Leonardo e Milton Locosselli	Expresso São Bernardo do Campo (Expresso SBC)	1946	27	4	-
	Família Natale VN Participações	Metra (Auto Viação ABC)	1997	258	12	-
	José e Luiz Fogli	Trans Bus Transportes Coletivos Ltda	1964	88	9	-
	Grupo Terra Transportes	Mobibrasil Tansportes Diadema Ltda	1982	97	14	-
	Família Sófio (Antônio e Carlos)	Transportes Coletivo Parque das Nações	1956	14**	4	5
	Nepart Participações	Empresa de Transporte Publix Ltda	2010	72	10	-
	Família Braga	Auto Viação ABC Ltda	1956	91**	6	-
	Ivana e Nivaldo Gomes	Rigras Transportes Coletivos e Turismo	1980	39	12	30
	Fahel Participações (Fábio Eustáquio)	VIPE Viação Padre Eustáquio Ltda	1984	11	2	9
		Tucuruvi Transportes e Turismo Ltda	1967	31	4	-
			TOTAL	**1.001**	**110**	**52**

Fonte: EMTU, 2020. Elaboração própria.
* Nas Tabelas 8 e 9 o total da frota é maior do que o mapa da Figura 42. As informações foram obtidas na EMTU. A diferença é que parte da frota é usada nos municípios e inclui fretado.
** Das empresas Parque das Nações e ABC conseguimos só informação da frota intermunicipal.

Na Área 5 reside o problema que a EMTU não consegue resolver e que se desdobrou em impasse, ao estabelecer a relação de "permissão" e não realizar a "concessão" por meio de consórcio. Segundo ela, essa é a única área que não se sustenta economicamente, já que a base tarifária, em geral, para todas as áreas é de um sistema sem subsídio, cujo

equilíbrio econômico e financeiro é definido pela tarifa cobrada por quilômetro rodado, então o repasse é feito mediante o sistema e não por linha ou bilhetagem, mas com o pressuposto da catraca e a quilometragem.

Essa área é controlada pelas empresas de Baltazar José de Souza que, segundo reportagem[116], tem descumprido os contratos de permissão com "falhas na execução dos serviços", "condições precárias dos ônibus", "falta de documento dos veículos" e "muitas reclamações dos usuários". Como se vê na Tabela 9, das 16 empresas que prestam serviços nessa área, 7 são de propriedade de Baltazar. As empresas operam sem licitação e sob decisão judicial, mesmo depois do ano de 2010 ter sido quebrado parte de seu monopólio e abrindo a "concorrência" para outras empresas. O grupo de Baltazar Souza é proprietário de 33 empresas e suas 7 empresas da área 5 operam sem licitação desde 1988. Ele responde há aproximadamente 200 processos no judiciário e deve para a Receita Federal mais de R$ 1 bilhão[117]. Um dos processos refere-se à empresa Solimões Turismo que se estendeu para as demais, mas, com base na sua recuperação judicial, o grupo conseguiu impedir por quase dois anos a licitação da EMTU na área 5.

Desde 2006, quando a EMTU estabeleceu contratos de "concessão" para as áreas 1, 2, 3 e 4, com validade para 10 anos, que as empresas do ABC Paulista operam com permissões precárias na região. A EMTU já tentou por seis vezes sem êxito realizar a licitação. Em cinco vezes os empresários esvaziaram o chamamento público e, como o transporte precisa ser operado para não prejudicar a população, estabeleceu-se o impasse[118]. Na sexta vez, foi o próprio Baltazar que barrou a licitação da EMTU beneficiado por uma decisão do judiciário de Manaus no processo de recuperação da Solimões Turismo Ltda. A área 5 é responsável por 80% das multas aplicadas entre os anos de 2016 e 2017, pela fiscalização da EMTU, para empresas cujos ônibus trafegam sem cobrador prevista em contrato, já que para circular sem ele é preciso ter o sistema de controle por software que tais empresas não possuem. Além do mais, a condição precária de transporte que os trabalhadores

[116] Ver < https://diariodotransporte.com.br/2017/08/28/abc-reune-quase-todas-as-multas-da-emtu-contra-empresas-que-operam-sem-cobrador-na-grande-sao-paulo/ >. Acesso em 28/01/2020.
[117] Ver < http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/05/grupo-de-transportes-que-atua-no-abc-responde-200-processos.html>. Acesso em 28/01/2020.
[118] Em nota, em 2016, a EMTU declarou o seguinte: "O novo processo de licitação das linhas intermunicipais da RMSP está sendo conduzido pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos por meio da Comissão de Monitoramento das Concessões e Permissões de Serviços Públicos dos sistemas de Transportes delegados à iniciativa privada (CMCP) e envolve todas as áreas de operação, inclusive a área 5 (municípios do ABC). O processo licitatório teve início em setembro de 2016 com a realização de audiência pública. A consulta pública das minutas do edital, anexos e contrato para a concessão foi aberta em 23 de dezembro do ano passado e encerrada em 3 de março deste ano, recebendo mais de 600 contribuições, sugestões e questionamentos que estão sendo avaliados individualmente. Essa possibilidade de conhecer o edital antes de sua publicação propicia mais transparência ao processo licitatório. O edital está previsto para ser publicado em breve."

vivenciam cotidianamente, na área 5 e parte da capital paulista, ao enfrentar a rotina de ônibus antigos que quebram com frequência, linhas desatualizadas, entre outros problemas, já poderia ter sido superada há mais de 12 anos, se a licitação tivesse saído. As empresas operam por meio de permissões sem as exigências do sistema de concessão, o que não permite a EMTU planejar, fiscalizar e controlar a operação.

Com efeito, aqui vemos a contradição entre administração pública e monopólio privado das empresas de ônibus, ao perceber os limites da "gestão" pública no que diz respeito ao poder de determinadas frações do capital por meio de algumas dessas empresas ao burlar leis, regras e normas que visam regular o sistema de transporte metropolitano. O monopólio não se restringe apenas às empresas da área 5, como mostraremos adiante, mas as empresas de Baltazar é a "ponta do iceberg" de uma estrutura maior no transporte[119] metropolitano que mostra a fluidez do capital por meio de diversas empresas em seu controle das formas de circulação no transporte coletivo.

Desde 1999, em São Paulo, verificou-se que grandes grupos dominavam o sistema de ônibus pulverizados por 54 empresas na cidade, e quatro grupos controlavam juntos 22 dessas companhias, ou seja, mais da metade da frota (61%)[120]. Na época a reportagem da Folha de São Paulo chamou de "barões das catracas", ao verificar a presença dos grupos de José Ruas Vaz, Constantino de Oliveira, Baltazar José de Souza e Belarmino da Ascenção Marta. Este último, na época, era presidente do Sindicato das Empresas de Ônibus (Transurb). Todos os grupos com perfis semelhantes: criados por homens brancos com origem humilde e sem formação universitária que fizeram fortuna com os negócios de ônibus. O que a reportagem não explica relaciona-se as condição para o "fizeram fortuna". Os "barões das catracas" dividir-se-iam em duas alas: portugueses e mineiros, sendo o principal representante português o empresário José Ruas Vaz e, da ala mineira, o empresário Constantino de Oliveira[121], proprietário da Gol Linhas Aéreas, o que mostra o monopólio do espaço de circulação realizado por poucas famílias conglomeradas em grupos e mesmo individualmente.

Como o capital cresce e se torna monopolista no transporte, veremos a seguir.

---

[119] O assassinato do ex-prefeito de Santo André Celso Daniel, em 2002, que teria enfrentado os barões da catraca, é demonstrativo do tipo de poder econômico e político exercido por algumas dessas empresas.

[120] Ver: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff22079902.htm > Folha de São Paulo, 22 de julho de 1999. Acessado em: 15/03/2019.

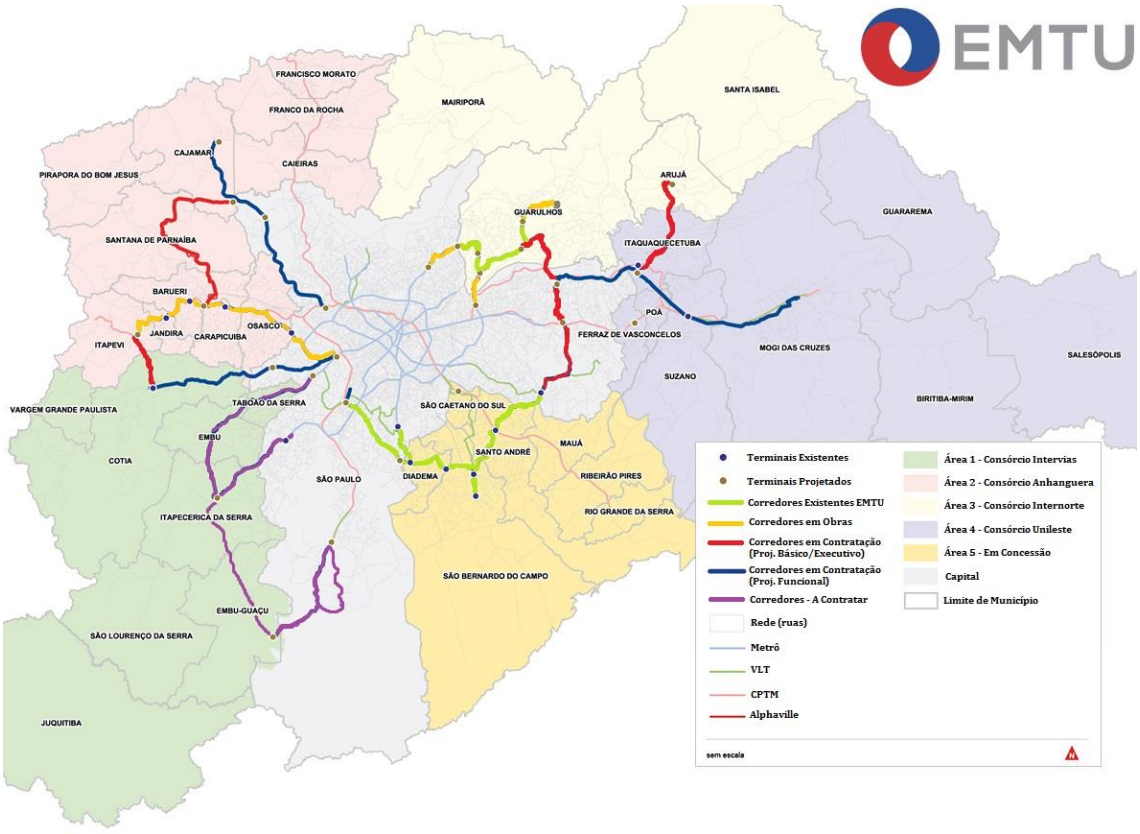
[121] Em 2001, o INSS investigou as companhias de ônibus da família e calculou dívidas de cerca de 240 milhões de reais. Outra polêmica envolvendo o empresário foi seu nome constar em cadastro de empregador que explora trabalho escravo, em uma fazenda que era sócio. Ver: "Nenê Constantino: austero, discreto, bilionário e condenado por assassinato", em: < https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2017/05/12/interna_cidadesdf,594471/nene-constantino-austero-discreto-bilionario-e-condenado-por-assass.shtml >. Correio Brasiliense, 12 de maio de 2017. Acesso em 28/04/2020.

2.4. Impasses do planejamento da EMTU/CPTM no tempo de rotação do capital

A ideia de planejar a circulação de pessoas e bens na cidade apareceu na antiguidade e se verifica desde o século I a. C. no governo de Roma, que buscava reduzir o congestionamento de carroças no centro da cidade, ao determinar o que seria o primeiro rodízio de veículos particulares e restringir sua circulação apenas a um horário noturno em determinadas localidades. As cidades no capitalismo cresceram e mudaram bastante, mas a própria circulação se ampliou e transformou as próprias cidades e metrópoles na era moderna do capitalismo. Com a industrialização acentuou o aumento de deslocamentos dentro e entre cidades, e a expansão permanente dos sistemas viários e metroferroviário tornaram-se fundamentais para a mobilidade acessível ao conjunto dos trabalhadores de São Paulo.

Tanto a EMTU, como a CPTM e o Metrô, têm planejamento de expansão de suas linhas, corredores e estações. No entanto, "alguma coisa está fora da ordem" social que não tem permitido esse avanço no tempo necessário de crescimento da metrópole. A Figura 52 mostra os corredores exclusivos existentes e planejados pela EMTU:

Figura 52: Programa de Corredores EMTU – 2018



Fonte: EMTU, 2018.

Desde o ano de 2006 que a EMTU vem trabalhando com a noção de Sistema Viário de Interesse Metropolitano (SIVIM) para atender a sua missão de "assegurar facilidades de deslocamento das pessoas nas regiões metropolitanas". As garantias desses deslocamentos com rapidez, qualidade e conforto passam também pela utilização do sistema viário. O SIVIM tem por objetivo identificar, organizar e padronizar a infraestrutura viária conferindo-lhe maior qualidade e eficiência aos fluxos de pessoas, bens e serviços que circulam nas regiões metropolitanas. Por isso, na Figura 48, vemos o plano de expansão de corredores exclusivos que a EMTU pretende implementar em rodovias e viários já existentes, mas também realizar construções onde não existem, ao passo que o sistema viário macrometropolitano compreende, a partir desse plano, as vias que configuram a interface das ligações externas da metrópole com a articulação principal do viário metropolitano, sendo formado por rodovias, marginais e vias estruturais anelares (anel viário). As características do SIVIM podem ser vistas a seguir:

Tabela 10: SIVIM – Plano de Extensão Viária em Três Metrópoles de São Paulo

	RMSP	**RMC**	**RMBS**
Sistema Viário Macrometropolitano **Características básicas:** ➢ Vias de padrão rodoviário, segregadas do tráfego local com trechos em áreas urbanizadas, permitindo acessos restritos ou controlados ➢ Utilização em viagens de média e longa distância	**650 Km** ➢ Rodovias federais e estaduais ➢ Marginais ➢ Anel Viário Metropolitano e Rodoanel Metropolitano	**400 Km** ➢ Rodovias federais e estaduais ➢ Anel Viário Campinas	**200 Km** ➢ Rodovias federais e estaduais
Sistema Viário Metropolitano **Características básicas:** ➢ Vias de trânsito de preferencia metropolitano, compartilhado em trechos urbanizados ➢ Utilização em viagens inter-municipais de média distância, bem como deslocamentos locais	**800 Km** ➢ Estradas e corredores listados e mapeados no Sistema Cartográfico do SIVIM	**200 Km** ➢ Estradas e corredores listados e mapeados no Sistema Cartográfico do SIVIM	**100 Km** ➢ Estradas e corredores listados e mapeados no Sistema Cartográfico do SIVIM
Sistema Viário Metropolitano Secundário **Características básicas:** ➢ Corredores de transporte municipal de média capacidade articulado com os corredores metropolitanos	**1.350 Km** ➢ Corredores listados e mapeados no Sistema Cartográfico do SIVIM	**600 Km** ➢ Corredores listados e mapeados no Sistema Cartográfico do SIVIM	**200 Km** ➢ Corredores listados e mapeados no Sistema Cartográfico do SIVIM
TOTAL	**2.800 Km**	**1.200 Km**	**500 Km**

Fonte: SIVIM-EMTU, 2006.

No entanto, planejamento e expansão do transporte metropolitano da EMTU são os que dispõem de menos recursos para se realizar se comparados ao Metrô e CPTM:

Tabela 11: STM – Investimentos Transporte Metropolitano de São Paulo – 2007-2017

SECRETARIA DOS TRANSPORTES METROPOLITANOS

DEMONSTRATIVO DOS RECURSOS PAGOS EM INVESTIMENTOS – EXERCÍCIO DE 2007 A 2017

Valores em R$ milhões de fev./2019

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL
STM	-	673,92	670,29	1.524,50	1.288,01	362,54	904,84	1.663,30	1.412,02	897,74	799,71	**10.196,88**
EMTU	77,49	159,98	94,33	160,67	81,48	96,62	394,87	690,40	387,23	417,82	201,74	**2.762,63**
CPTM	768,71	1.040,57	581,09	2.006,15	1.278,17	1.160,72	947,37	1.173,02	857,25	920,79	1.021,39	**11.755,23**
METRÔ	1.663,17	2.486,72	4.225,82	2.642,23	1.916,24	3.205,91	4.510,59	5.069,49	3.163,98	2.466,76	2.472,54	**33.823,45**
TOTAL	**2.509,37**	**4.361,19**	**5.571,53**	**6.333,55**	**4.563,90**	**4.825,79**	**6.757,67**	**8.596,21**	**5.820,48**	**4.703,11**	**4.495,38**	**58.538,19**

Fonte: Grupo Setorial de Planejamento, Orçamento e Finanças Públicas/STM, 2019.

Em onze anos de investimentos do GOVESP via STM, a EMTU obteve somente 4,72% (R$ 2,7 bilhões) do montante que, em boa parte, foram direcionados para a expansão do Metrô, 57,78% (R$ 33,8 bilhões) e da CPTM, 20,08% (R$ 11,7 bilhões), todos os sistemas com extrema necessidade de expansão e renovação. Chama atenção que houve mais "investimentos" na STM – 17,42% (R$ 10,1 bilhões) – do que na EMTU, o que mostra um dos equívocos da política de PPP com as linhas 4 e 5 do Metrô cuja concessionária, a CCR[122], precisa ter seu lucro garantido mesmo quando cai a demanda de passageiros, e o Estado direcionou recursos para concluir a Linha 5 Lilás até sua conexão com a Estação Chácara Klabin na Linha 2 Verde, e para a manutenção dos lucros nessas duas linhas mediante os investimentos privados da empresa e modernização do sistema da Ferrovia Campos do Jordão.

Os lucros obtidos com a exploração do transporte expressam o processo de acumulação por despossessão e exponencial analisado por Harvey (2006; 2014b; 2018). Ele resgata Marx (1955) a partir da noção de que "a lei do valor se faz valer" em seu movimento abstrato e concreto no espaço e no tempo. Com isso, o capital, desde a definição de Marx (2013; 2014), é "valor em movimento", e em seu movimento Harvey enfatizou que "tal movimento não pode ocorrer no vácuo", ao destacar que a relação espaço-tempo é fundamental para entender o movimento de suas contradições. Ele diz ainda:

[122] A Linha 4 Amarela do Metrô foi concedida pelo GOVESP ao Grupo CCR (Companhia de Concessões Rodoviárias) que assumiu a operação, manutenção e investimentos de mais de US$ 2 bilhões (dólares), e esse representou o primeiro contrato de concessão via PPP no país. No contrato, cabia ao Metrô de São Paulo implantar a infraestrutura civil da linha (construção de estações, subestações, pátio de estacionamento e manutenção, etc.), sendo a concessionária responsável pela operação e manutenção da linha pela aquisição dos trens e sistemas de sinalização, telecomunicação e CCO. A empresa adquiriu o direito de explorar durante 30 anos a linha e em 2017, e ela teve um lucro líquido de R$ 158 milhões e, em 2018, de R$ 151 milhões, o que mostra as vantagens para as empresas desse tipo de concessão financiado pelo Estado. Ver: < https://pt.wikipedia.org/wiki/Linha_4_do_Metr%C3%B4_de_S%C3%A3o_Paulo>; e Diário Oficial, abril de 2019: <http://www.viaquatro.com.br/Media/InvestorRelations/Files/b55c5e1e1e4c4246be497e29d12203b6_doesp-linha-4-do-metro-de-sp-demonstracoes-finaceiras-2018-e-20.pdf>. Acesso: 29/01/2020.

> [...] Temos de abandonar a visão do valor que se move sem estar ancorado em nenhum lugar e passar a enxergá-lo criando geografias de cidades e redes de transporte, formando paisagens agrícolas para a produção de alimentos e matérias-primas, englobando fluxos de pessoas, bens e informações, determinando configurações territoriais de valores fundiários e habilidades de trabalho, organizando espaços de trabalho, estruturas de governo e administração. Também temos de levar em conta a importância das tradições acumuladas e do know-how da classe trabalhadora em lugares e momentos particulares, das habilidades e relações sociais (e não apenas de classe), tudo isso sem deixar de reconhecer que as lutas políticas e sociais de pessoas que viveram em determinados locais nos legaram memórias e esperanças de formas alternativas não alienadas de ser e viver (Harvey, 2018: p. 129).

No movimento das contradições do capital, a partir do transporte em São Paulo, podemos verificar que a ampliação do capital privado, decorre das políticas neoliberais intensificadas na década de 1990, causou mudanças em planejamentos do passado para novas configurações no presente[123]. A administração pública do GOVESP, sob os governos tucanos, chegou ao ponto de estabelecer, em 2004, a PPP para a concessão de linhas do Metrô[124], mas já havia feito isso em 1998 no sistema de transporte de ônibus metropolitano por meio da EMTU. Com as licitações, iniciou o processo de concessões em 2005 em quatro áreas e, em uma delas (Área 5), por impossibilidade de realizá-la, devido ao poder dos "barões da catraca", estabeleceu permissão para que o transporte pudesse ser operado e que passou a ser um quiproquó que não se resolve nem jurídica e nem politicamente. Dados recentes do transporte de passageiros por ônibus, nas cinco regiões metropolitanas administradas pela EMTU, mostram a variação da demanda:

Tabela 12: Características Gerais: Passageiros e Frota Metrópoles – 2009 e 2018

Região Metropolitana	Passageiros/ Milhões 2009	Passageiros/ Milhões 2018	Idade Média Frota 2018	Veículos com Acessibilidade	Total da Frota 2018
RMSP	521	505	7,19	3.707	4.560
RMBS	59	65	4,19	475	523
RMC	52	40	7,85	280	418
RMVPLN	-	22	5,56	159	404
RMS	-	14	8,08	100	181
TOTAL	**633,3**	**646**	**6,57**	**4.721**	**6.086**

Fonte: EMTU, Relatório da Administração, 2009 e 2018.

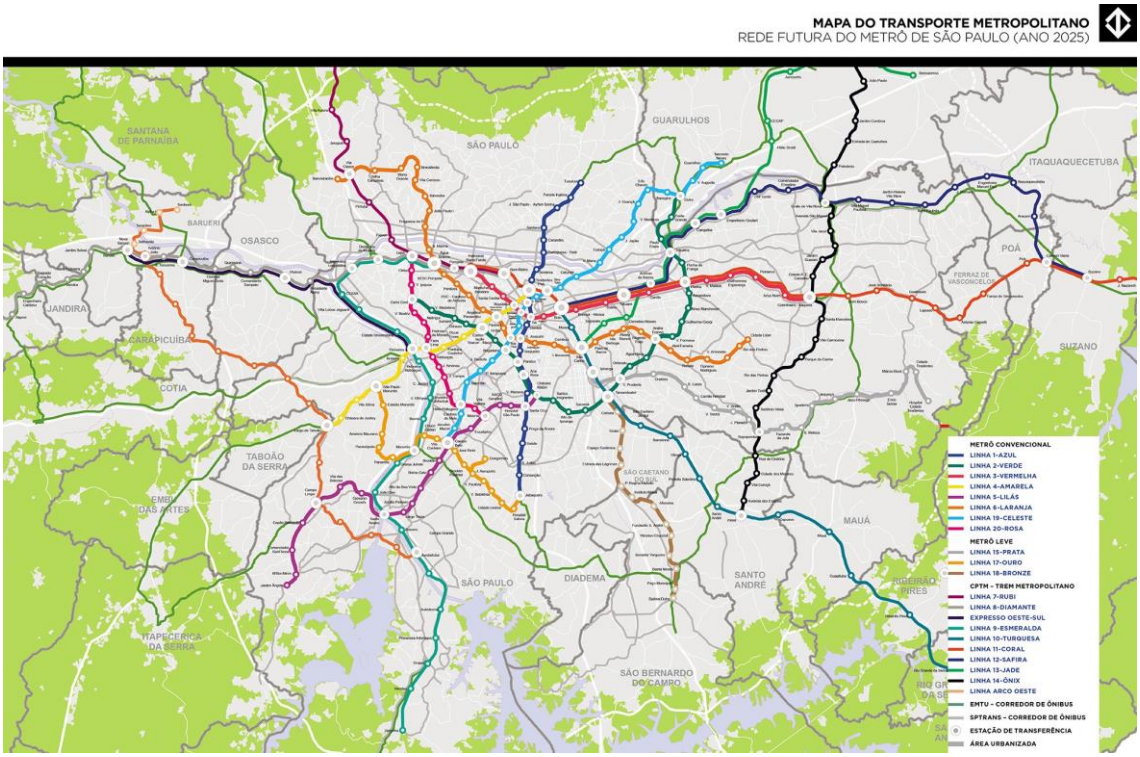
Na Tabela 12 chama a atenção a comparação de passageiros transportados em 2009 e 2018. Na RMSP, decresceu de 521 milhões em 2009 para 505 milhões em 2018,

[123] A Linha 4 Amarela foi idealizada na década de 1940 e já teve seu traçado modificado diversas vezes.
[124] Diversas matérias jornalísticas da imprensa mostram a investigação de um suposto esquema de cartel de trens em São Paulo, que poderia ter desviado R$ 9,4 bilhões e envolvendo os governos do PSDB e 18 empresas.

fenômeno que pode estar relacionado ao crescimento do transporte individual, já que há muitos trabalhadores nas periferias das cidades que, atualmente, possuem carro, mas deve haver também relação com as mudanças nos postos de trabalho e o crescimento do desemprego, a partir da crise econômica e política que o país passa, desde 2014. Na RMC também decresceu de 52 milhões para 40 milhões, enquanto, na RMBS, cresceu de 59 milhões para 65 milhões. As demais colunas referem-se à frota e acessibilidade no ano de 2018, e a quantidade total da frota em 2009 já era de 6 mil ônibus regulares.

O planejamento do Metrô e da CPTM também perspectiva ampliação da malha metroferroviária até 2025 que, como sabemos, não será concretizado nesse prazo.

Figura 53: Plano do Transporte Metropolitano de São Paulo – Metrô 2025



Fonte: Metrô de São Paulo, 2010.

A malha metroferroviária é aquela que permite rapidez e acessibilidade de uma localização à outra na metrópole por meio de linhas variadas que formam uma "teia de transporte", possibilitando o aumento da mobilidade cotidiana e a diminuição do cotidiano da mobilidade perversa para maior parte da classe trabalhadora. A Natalina da Silva, que participou do Grupo Focal com as diaristas, em vez de fazer a baldeação de trem na Estação Brás da CPTM para embarcar na Linha 10 Turquesa sentido Santo André num trajeto de pouco mais de uma hora, poderia descer na Estação Corinthians-Itaquera, fazer baldeação com a Linha 14 Onix da CPTM e descer na Estação Pirelli, ao lado de Santo André e, de lá,

embarcar no ônibus para São Bernardo do Campo diminuído possivelmente o tempo de trajeto em 45 minutos. Mas como o "se" não existe na história, partimos da *condição socioespacial* concreta dos meios de transportes disponíveis. Por isso, olhar para o planejamento é importante, mas entender por que ele não aconteceu é o que define sua dimensão ideológica como analisou Villaça (2012), ao mostrar os limites do planejamento em meio à segregação urbana da economia política da urbanização.

Os planejamentos de EMTU, CPTM e Metrô estão inseridos num plano maior de política estatal chamado de PITU – Plano Integrado de Transportes Urbanos, que previa, até 2025, a ampliação da rede metroviária de 84 km para 284 km; construção de trem ligando os aeroportos de Congonhas, Guarulhos e Campo de Marte; modernização das linhas, das ferrovias e rede de sinalização; entre outros, verificáveis na Tabela 13:

Tabela 13: Resumo das Proposições do PITU e Recursos até 2025

Projetos	Unid	2006-2012		2013-2025		2006-2025	
		Quant	Import	Quant	Import	Quant	Import
Metro	km	32	8.113	78	21.929	110	30.042
Trem metropolitano	global	sim	3.433	sim	1.779	sim	5.212
Expresso/trem aeroporto	km	28	1.431	0	0	28	1.431
SIVIM/SVE	global	sim	196	0	0	sim	196
EMTU – Troncalização	global	sim	1.296	0	0	sim	1.296
Corredores – Via livre	km	0	0	100	113	100	113
Corredores – Passa Rápido	km	27	180	83	409	110	589
Expresso Tucuruví-Guarulhos	km	21	519	0	0	21	519
Expresso ABD - Cecap	km	0	0	24	391	24	391
Expresso – Tiradentes	km	32	720	0	0	32	720
Corredores urbanísticos	km	10	460	100	4.589	110	5.049
SP Trans – Terminais	global	sim	100	Sim	545	sim	645
EMTU – Terminais – Pró Polos	un	25	133	0	0	25	133
Terminais chave – Pró Polos	un	0	0	15	140	15	140
S. viário + estacionamentos + TNM[5]	verba	0	0	Sim	1.600	sim	1.600
Pedágio urbano	global	0	0	Sim	600	sim	600
Totais			**16.581**		**32.095**		**48.676**

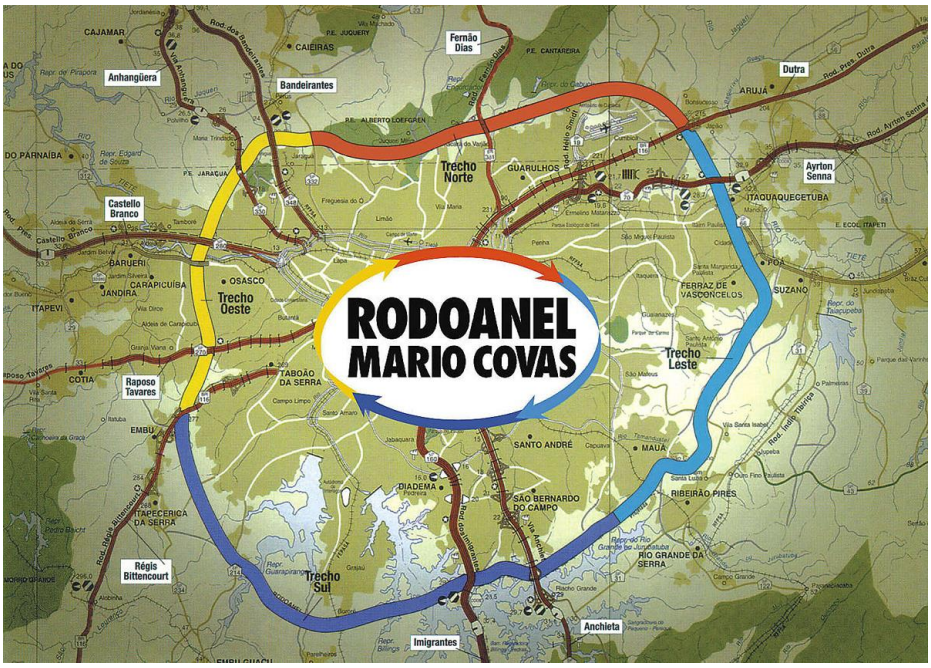
Fonte: STM, PITU, 2006.

O PITU mostra que, no período de 19 anos, R$ 36,6 bilhões seriam direcionados para o sistema metroferroviário e R$ 11,9 bilhões ao sistema rodoviário, incluindo corredores de ônibus da EMTU, Rodoanel e sistemas de tráfico e estacionamentos. Como mostra a Figura 49, R$ 33,8 bilhões foram para expandir o sistema metroviário, sendo em obras R$ 4,281 bilhões[125] entre 2005 a 2019 para a conclusão da Linha 4 Amarela, R$ 9,4 bilhões entre

[125] Ver Relatório Completo Radar Brasil da FIESP "Grandes Obras" Linha 4 Amarela e Linha 5 Lilás.

2008 e 2019 para a conclusão da Linha 5 Lilás e mais R$ 5,5 bilhões entre 2009 e 2022 para a conclusão da Linha 15 Prata Monotrilho. Outra parte foi direcionada para a produção e expansão do Rodoanel Mário Covas, previsto para ser concluído no ano de 2022. Quando o governador Mário Covas (PSDB 1995-2001) lançou, em 1998, o edital do primeiro trecho do Rodoanel (anel viário que conecta as principais rodovias da RMSP), que levaria seu nome após sua morte em 2001, a previsão de conclusão da obra era de oito anos por um valor de R$ 9,9 bilhões (em valores atualizados), e o objetivo era diminuir os congestionamentos em São Paulo. No entanto, 22 anos depois, a construção de 177 quilômetros deve custar aproximadamente R$ 26 bilhões, um aumento de 163% tornando a rodovia mais cara do estado de São Paulo[126]. Isso deixa patente a prioridade política no período, porque somente no inicio de 2020 o governador João Dória (PSDB 2019-2022) anunciou a expansão da Linha 2 Verde[127] do Metrô da atual Estação Vila Prudente até a Estação Penha da Linha 3 Vermelha (ver mapa Figura 53), com a extensão de 8,3 quilômetros na primeira fase com investimento de R$ 6 bilhões de recursos do estado, e depois na segunda fase essa linha será expandida até o município de Guarulhos, segundo maior em população do estado de São Paulo.

Figura 54: Rodoanel Mário Covas[128] – 1998 a 2022



Fonte: Dersa, 2012.

[126] O Estado de São Paulo, ver: < https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,obra-viaria-mais-cara-de-sp-rodoanel-deve-ser-concluido-com-custo-de-r-26-bi,70002070677 >. Acesso em: 30/01/2020.
[127] Revista Veja São Paulo, ver: < https://vejasp.abril.com.br/cidades/governo-anuncia-expansao-linha-2-verde-metro/>. Acesso em: 30/01/2020.
[128] Ver Dissertação de Mestrado de Rodrigo Faria, *Rodoanel*: Atores, arenas, processos, FAUUSP, 2013.

O trecho oeste (amarelo) foi o primeiro a ser entregue no ano de 2002, depois o trecho sul (azul escuro) em 2010, o trecho leste (azul claro) em 2014, e por último o trecho norte (vermelho) em obras e previsto para ser concluído em 2022.

O que precisa ser evidenciado é a lógica de acumulação que está nos bastidores dessas decisões políticas e econômicas e que não aparece nas notícias dos jornais nem nas declarações de políticos. A construção do Rodoanel Mário Covas deixa patente a prioridade dos investimentos públicos para a circulação privada de mercadorias e bens, e seu uso ainda não ocorre para o transporte coletivo rodoviário que não tem utilizado esse sistema viário. Essa prioridade de investimentos pode explicar e explicitar qual a função do rodoviarismo na circulação capitalista. As rodovias, que são produzidas pelo estado e entregues sob a forma de concessão às empresas privadas para sua manutenção, elas cumprem um papel de força produtiva pública para a circulação privada de mercadoria, pois diferente de uma ferrovia, ela tem custos de manutenção menores e podem ser pedagiados para o pagamento dos usuários desse sistema. Por isso, a rodovia e o sistema viário cumprem um papel maior no modo de circulação para o modo de produção capitalista dependente, com base na *urbanização rodoviarista*. A rodovia permite acelerar e realizar a circulação, a mercadoria e o capital da indústria automotiva na produção de veículos como automóveis, caminhões, vans, motocicletas, etc., ao individualizar o acesso ao deslocamento; o consumo crescente de combustíveis fósseis produzidos pela indústria petroleira e sua imensa cadeia de distribuição; e a realização do capital das construtoras na produção do próprio sistema viário. Essa lógica está baseada na produção dependente cuja base é o fordismo periférico.

Além do modo de produção e circulação, há um fenômeno intrínseco à acumulação capitalista que está atrelada a dinâmica do tempo de rotação do capital (tempo de produção e tempo de circulação) demonstrada por Marx (2014), e que tende a se intensificar na busca da lógica do capital em comprimir o espaço pelo tempo, por isso a necessidade visceral de produção viária para a diminuição do tempo de circulação das mercadorias e a realização do valor do capital investido em detrimento da produção de transporte coletivo para a classe trabalhadora. Como o tempo de produção de mercadorias físicas tem diminuído com os anos no setor industrial, a necessidade de diminuir o tempo de circulação se torna imperativa para realizar o valor produzido, por isso a prioridade política de investir no Rodoanel se explica a partir da economia política da urbanização, para permitir maior circulação, sobretudo, de caminhões com as mercadorias produzidas pelos diversos segmentos da indústria Esse tem sido o compromisso do Estado: garantir as condições de reprodução e circulação do capital em primeiro plano, independente dos governos que ocupem o Palácio

dos Bandeirantes ou Alvorada, pois da mesma maneira que a acumulação no circuito imobiliário não se completa sem a ajuda do Estado (Fix, 2012), a acumulação do tripé industrial da *urbanização rodoviarista* não se completa sem recursos públicos investidos em viário.

Terezinha Ferrari (2005) problematizou os planejamentos urbanos e de como eles são concebidos em órgãos mundiais de controle, em conglomerados econômicos, em órgãos dos governos dominantes, ao implicar em alterações formais no espaço-tempo das cadeias produtoras de mais-valia. Ela propõe uma distinção em tais alterações, a partir dos seguintes aspectos:

> [...] a) o movimento contraditório da expulsão e atração de atividades do interior das unidades fabris dos grandes conglomerados, isto é, a expulsão do trabalho vivo e atração de trabalho morto. O movimento de expulsão de centenas de milhares de trabalhadores que vem transformando as fábricas em espaços enxutos e racionalizados, mas ao mesmo tempo consumindo trabalho morto – trabalho este realizado em unidades produtoras de mais-valia, subsidiárias, ou não, do grande capital; b) o controle logístico dos espaços e dos tempos urbanos ocupados pela esfera da circulação de mercadorias – controle que minimiza a dissipação do valor criado – conseguindo os capitais mais eficientes em logística transformar em lucro uma maior parte da mais-valia gerada na produção marcada por um ritmo altamente acelerado. Estas alterações aqui identificadas formam o movimento complexo de fabricalização das cidades [...] (Ferrari, 2005: p. 19).

Ferrari trata da questão de como a necessidade de diminuição dos ciclos e rotações do capital têm levado a criação de formas organizativas da produção fabril na metrópole que comprimem o espaço pelo tempo de circulação e acabam remodelando as cidades (e metrópole) para garantir a valorização do capital. Por isso, ela investiga o conjunto de técnicas denominadas *just in time*, cuja proposta de sincronização de tempos e espaços produtivos é o tema próprio da administração e da engenharia empresariais que influenciam no planejamento e organização espacial do urbano, e permite ver como a produção tem determinado as formas de circulação. Para a autora, a categoria tempo determina a de espaço ao analisar que:

> Um dos aspectos da resposta à crise econômica e política dos anos 1960/1970 foi a necessidade de revalorização do capital a intervalos de tempo cada vez menores. Desde então investimentos em pesquisas e aportes de capital são utilizados na tentativa de sincronizar tempos e espaços adequados a estes intervalos. Tempos e espaços são comprimidos na medida a mais exata possível para acelerar a produção e a circulação de mercadorias. Compressão efetuada para uma almejada anulação do espaço pelo tempo (Ferrari, 2005: p. 26).

A compressão do espaço pelo tempo já havia sido apontada como tendência de universalização do capital por Marx (2011b). No entanto, essa busca pela compressão é uma

tentativa do capital que esbarra sempre em barreiras espaciais criadas por suas frações em ciclos anteriores de acumulação. Por isso, no caso da sociedade brasileira, em geral, e da metrópole paulistana, em particular, os investimentos estatais têm sido direcionados para resolver os problemas de circulação do capital e de suas mercadorias. Porém, a principal mercadoria e a única que gera valor para o capital não tem recebido a mesma atenção. Os trabalhadores, na condição de força de trabalho para o capital, são os que mais sofrem com os longos deslocamentos em transportes públicos lotados em horários de picos nas cidades e metrópoles brasileiras. O que mostra que há um espaço produzido e organização para a circulação do capital e outro para a classe trabalhadora.

Ferrari evidenciou que o extravasamento da produção para além dos muros das fábricas deixou visíveis as articulações gerais do capital, ao discutir que cada lugar singular e cada indivíduo singular passavam a ser suporte específico de longínquos vetores globais de valorização. Por isso, destacou que na concepção taylorista-fordista, na qual as cidades concentravam trabalhadores para uma produção fabril de massa e padronizada para um mercado de consumo de massa, havia a necessidade de uma forma urbana que se materializava em grandes espaços e lugares contíguos, fixos e pouco maleáveis. Disso resultou em cidades funcionais que, nos dizeres de Otília Arantes (2000), seriam como "máquinas de crescimento" ou "cidade-máquinas", promovedoras de uma paisagem monótona construída a partir de projetos e planejamentos autocráticos de viés tecnicista que apagavam as diferenças e impediam intervenções singulares e individuais. Nas cidades tayloristas-fordistas, a mobilidade dos habitantes-trabalhadores teria se restringido à sua função enquanto força de trabalho e sua habitação restrita ao caráter de dormitório. Nas cidades urbanizadas e "inteligentes" da atualidade, os trabalhadores circulam e se apropriam do espaço por meio de tecnologias como wi-fi em ônibus, estações e linhas de metrô e trem, e se mantêm conectados a todo instante.

É precisamente a partir dessa determinação social da compressão do espaço pelo tempo promovido pelo capital, a qual Ferrari mostra com crítica radical os limites dessa ideologia da circulação, que em nossa tese damos enfoque ao outro lado desse movimento contraditório: as determinações da produção e reprodução do espaço urbano para o tempo de deslocamento da classe trabalhadora na metrópole paulistana. Então, nesse estudo investigamos tempos e ritmos de circulação da classe trabalhadora nos deslocamentos casa-trabalho na RMSP a partir da segregação urbana e da contradição entre localizações produzidas socialmente e deslocamentos socialmente necessários, determinados pela lógica de

acumulação decorrente do rodoviarismo e da diminuição do tempo de rotação do capital, em geral, e das empresas de transporte, em particular.

Por isso, nos referenciamos em Marx (2013; 2014) para embasar a análise da rotação do capital a partir das empresas de transporte na RMSP. Para simplificar a análise da acumulação e do tempo de rotação do capital, partimos de uma empresa com base na pesquisa da indústria de transporte que realizamos e por valores hipotéticos estimados. Como as metamorfoses do capital e seus ciclos têm início com o capital monetário, e a finalidade determinante da produção capitalista é a valorização constante do valor adiantado, definimos essa empresa de transporte como "capitalista particular A", que disponibilizou para investimento (capital adiantado) em 2019 R$ 3,7 milhões. Pressupondo que a empesa do capitalista A dispõe de instalações como sede, garagem, CCO, 216 ônibus e quadro de trabalhadores de 674 funcionários, ela precisa investir esse montante para aumentar seu capital. Para assumir uma nova linha que se abriu entre o município de Osasco até o bairro de Butantã em São Paulo, ela precisa adquirir sete novos ônibus para, junto com a frota disponível, operar a linha e aumentar o mais-valor e sua margem de lucro. Dos 70 mil passageiros/dia que ela transporta passará para 73 mil passageiros/dia, o que fará seu faturamento aumentar mais R$ 517 mil/mês. Para tanto, ela precisa encomendar e adquirir os ônibus do fabricante que denominaremos "capitalista particular B". O capitalista B dispõe de uma fábrica no interior do estado de São Paulo, e produz por dia cerca de seis ônibus por encomenda.

Para o capitalista B, seu tempo de rotação é diferente e determinado pelo investimento de R$ 200 milhões para ampliar a produção de três para seis ônibus/dia para atender outros capitalistas do transporte, além do capitalista A, e tem um custo de motor da fabricante e matéria prima de R$ 125 milhões para fazer as carrocerias no ano. Como as vendas se fazem por encomendas, quinze ônibus por dia referem-se à capacidade produtiva, mas podem variar, de acordo com a demanda. Como o capitalista A precisa comprar sete novos ônibus, encomendou da fábrica do capitalista B que estimou entregar em quinze dias os novos ônibus. Cada ônibus do modelo Apache sai por um preço de R$ 410 mil, o que totaliza R$ 2,87 milhões de capital antecipados para sete ônibus que entrarão na produção de viagens como capital constante nessa nova linha. Outra parte é a do capital variável aqui composta por 14 novos motoristas que a empresa precisa contratar para operar esses ônibus em dois turnos sob o valor de R$ 257 mil (salário, encargos sociais, vale transporte e vale refeição) que, junto a uma parte do capital fixo-circulante na forma de manutenção dos ônibus e impostos, totaliza por mês R$ 678 mil. Consideramos aqui apenas os investimentos de capital adiantado para

ampliação da produção tanto para o capitalista A como para o B, para mostrar alguns aspectos da rotação do capital que podem ser resumidos da seguinte forma:

B. Kc (R$ 320 milhões) + Kv (R$ 4,2 milhões) = R$ 324,2 milhões

A..... Kc (R$ 3,03 milhões) + Kv (R$ 257 mil) = R$ 3,261 milhões

A variável Kc (Kapital constante) somada à variável Kv (Kapital variável) totaliza o investimento que precisa ser garantido para o próximo ciclo de expansão do capital, representado nessa equação. O Kc representa máquinas, equipamentos, instalações e ferramentas utilizadas para a produção e manutenção, enquanto o Kv representa os trabalhadores empregados nessa nova produção (100 operários no capital B e 14 motoristas no capital A). Pressupondo condições normais de produção e circulação, uma grande parte do Kv do capitalista B foi transferida na forma de produto ônibus que, nas mãos do capitalista A, servirá como Kc. Esse Kc está composto pelo valor de R$ 2,87 milhões de capital fixo (7 ônibus) mais R$ 160 mil de capital circulante, que representa manutenção (compra de peças, óleo, etc.) e combustível, que são variáveis durante os meses e precisam ser antecipados como capital circulante para cumprir a função do Kc. Apesar de os capitalistas A e B estarem em relação inversa, a transferência de valor da fábrica do capitalista B se completa para o Kc no momento da compra dos ônibus, que serão utilizados diariamente pelo capitalista A no transporte na linha nova, e serão transferidos no preço da tarifa de R$ 6,90 para os passageiros.

Em ambos os casos, diante de sua capacidade produtiva somada ao tempo de curso da mercadoria, mostramos aqui, no exemplo, um ciclo do tempo de rotação do capital A que dura 6 meses e do capital B 1 ano. Enquanto o capitalista B produziu, sob encomenda, cerca de 792 ônibus a mais com variação do mercado e maior tempo de circulação para completar seu primeiro ciclo de rotação do capital completo, já que sua produção reúne maior valor agregado, o capitalista A utilizou os 7 ônibus na linha de Osasco durante esse período transportando em média 3 mil passageiros por dia útil, o que lhe permitiu, com um capital de 1% em relação ao do capitalista B, realizar um ciclo de rotação do capital em menor tempo, o que mostra que seu capital teve um tempo de rotação mais rápido, se comparado aos montantes de outros capitais do mesmo segmento, já que sua demanda de passageiros foi diária. Se ele tivesse comprado mais ônibus para expandir para outras linhas, com uma demanda grande de passageiros, poderia ampliar mais seu capital nesse tempo de rotação. A

diferença básica está no aspecto de que a produção de seu capital é realizada na própria circulação, ou seja, o tempo de circulação está perto de 0, o que lhe possibilita girar mais rápido seu processo de acumulação. É por isso que a indústria de transporte por ônibus se converteu em base de expansão da *urbanização rodoviarista*, junto à indústria de automóvel e caminhão. Esse tipo de produção do espaço permitiu a existência de inúmeras empresas de ônibus (frações de capital) na realização do transporte de passageiros, mas realiza, sobretudo, as necessidades da indústria automotiva, da qual ela faz parte de sua cadeia produtiva. Nesse exemplo não consideramos a mais-valia, mas ela pode ser entendida pelos demais seis meses de produção, uma vez que o capital já realizou sua primeira rotação nos primeiros seis meses.

Para Marx (2014), no fim do período D – M – D' representando o processo de acumulação e geração do mais-valor, é possível verificar com maior evidência a dinâmica desse processo de rotação do capital, da qual ele destaca que:

> [...] O ciclo do capital, não como fenômeno isolado, mas como processo periódico, chama-se rotação. A duração dessa rotação é dada pela soma de seu tempo de produção e seu tempo de curso. Tal soma constitui o tempo de rotação do capital. Esta mede, assim, o intervalo entre um período cíclico do valor de capital inteiro e o período seguinte; a periodicidade no processo de vida do capital, ou, em outras palavras, o tempo de renovação, a repetição do processo de valorização e de produção do mesmo valor de capital (Marx, 2014: p. 237).

Nesse sentido, tanto o capitalista A como o capitalista B obtiveram o retorno de seus capitais investidos, mas o capitalista A teve seu tempo de rotação mais rápido, porque fez um investimento muito menor e sua operação é garantida por uma demanda de trabalhadores que, diariamente, se desloca pagando a passagem seja do próprio bolso ou com vale-transporte que recebe das empresas em que trabalham, e seu tempo de produção e tempo de circulação são mais rápidos se comparados ao capital B.

O exemplo acima é hipotético, pois na realidade os investimentos na compra de ônibus são maiores, e seu tempo médio de vida de cada veículo está entre 10 e 15 anos. Há uma parte da legislação do consórcio que estabelece a troca da frota a cada 5 anos, para que se mantenham ônibus novos circulando. Por isso, no caso da Área 5, que há empresas com ônibus com mais de 15 anos em circulação por ser uma área de permissão, resultou em muitas reclamações dos usuários por meio do Serviço de Atendimento ao Consumidor (SAC), além da criação do IQT (Índice de Qualidade no Transporte) pela EMTU, que nasceu das atividades de monitoramento e avaliação dos sistemas intermunicipais de transporte público que avalia a qualidade da frota, a qualidade operacional, a qualidade financeira e a satisfação do "cliente" (passageiro). Esse índice deixou de ser divulgado em 2010, aparentemente

porque houve muitas reclamações das empresas (aquelas que não prestam o devido serviço de qualidade).

O faturamento das empresas só cresce a cada ano na indústria do transporte e com ele o setor de intensa acumulação de valor e lucros extraordinários, se comparados a outros setores da economia. Mas para que essa engrenagem possa funcionar é necessária a intervenção do Estado na produção induzida de sistema viário de rodovias como força produtiva desse modo de produção veicular, que nem sempre acontece no ritmo de investimentos das próprias empresas, e está entre um dos aspectos de reclamação, já que esperam da parte do Estado a implementação de corredores exclusivos e segregados dos demais veículos para circular com mais rapidez e transportar mais pessoas em menos tempo e também no subsídio estatal que o setor exige para operar o sistema.

Algumas empresas pesquisadas fazem parte de monopólios representados por grupos de um amplo leque de empresas, o que confirma a tese de Marx sobre a tendência do capital na constituição de monopólios. É o caso da Guarulhos Transporte, que faz parte do Grupo Guanabara nascido na cidade do Rio de Janeiro e que detêm 25 empresas. O grupo carioca é considerado um dos maiores conglomerados de empresas de transporte de passageiros do Brasil. As empresas do grupo estão presentes nos estados do Ceará, Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Pará e Distrito Federal. O Grupo NSO (Nossa Senhora do Ó), do qual fazem parte a Auto Viação Urubupungá e a Viação Caieiras, que atuam na RMSP, é também proprietário da Urubupungá Turismo, da Primebus e da gigante Santa Brígida[129], que atua na cidade de São Paulo. O Grupo NIFF, proprietário da Empresa de Ônibus Vila Galvão, Viação Arujá, Viação Urbana Guarulhos e Empresa Rápido D'Oeste. O Grupo JSL, proprietário da Radial Transportes e de empresas na área de transporte e logística. O Grupo Del Rey, proprietário da Del Rey Transportes, da Yes Brazil, da Auto Ônibus Moratense, da Aetur e do Plaza Shopping Carapicuíba, o que mostra a diversidade dos capitais investidos. O Grupo Constantino é um dos maiores do país, grupo proprietário da empresa Pássaro Marron e de 39 empresas de transporte rodoviário e urbano, e da Gol Linhas Aéreas. E, por fim, o Grupo Bamcaf ou Belarmino, proprietário da Viação Atual e ao todo de 19 empresas no ramo de transporte, turismo e serviços, com uma frota de 4 mil veículos e cerca de 20 mil funcionários. Para se ter uma noção, o faturamento estimado de uma das empresas em 2018 foi de R$ 90 milhões, imaginem se somarmos todas as empresas do setor?

[129] A Santa Brígida é uma das maiores empresas com uma frota de 800 ônibus e 4.200 funcionários, e o Grupo NSO tem como sócio majoritário a família Saraiva, proprietária da rede Habib's de fast food.

Mas, para haver empresa de transporte, é necessário haver fabricante de ônibus. A empresa fabricante de ônibus Caio Induscar[130] é líder na produção de carrocerias e domina 57% do mercado brasileiro de ônibus urbano. Ela tem capacidade produtiva de 40 carrocerias por dia na fábrica de Botucatu e de 10 carrocerias na fábrica de Barra Bonita, ambas no interior de São Paulo. De janeiro a setembro de 2019, os trabalhadores da Caio produziram 5.895 ônibus, sendo 5.512 urbanos e, no período de 2001 a 2017, a empresa foi responsável pela produção de 120 mil carrocerias. Outra empresa é a Marcopolo[131] que, além de ônibus urbanos, produz ônibus rodoviários e domina o mercado nesse seguimento. Em suas duas fábricas de modelos urbanos, os trabalhadores da Marcopolo produziram 3.407 veículos de janeiro a setembro de 2019. Com faturamento de R$ 4,1 bilhões em 2018, a empresa cresceu 45,9% em relação ao ano anterior, quando registrou receita de R$ 2,8 bilhões. O lucro líquido foi de R$ 190,9 milhões, crescimento de 132,5% no período. Sua produção global aumentou 48,3% (16.103 unidades, em 2018, maior que as 10.860 unidades no ano anterior). Nas cinco fábricas brasileiras foram produzidas 13.958 unidades em 2018 e 8.633 em 2017[132].

Esse montante na produção de ônibus se soma aos milhares de veículos como carros, caminhões, motocicletas, entre outros, que entopem as cidades e metrópoles e tem pressionado o Estado a investir mais em sistema rodoviário, em vez de investir em transporte metroferroviário, por exemplo. Com efeito, a *urbanização rodoviarista* criou as condições para a proliferação de múltiplos capitais privados na produção e operação de veículos de transporte, ao mesmo tempo em que no próprio movimento do capital há uma tendência de monopólio e cartel desses capitais que se tornam conglomerados empresariais de grupos e consórcios para monopolizar determinada atividade econômica. Por isso, apreender a dinâmica do tempo de rotação do capital permite entender sua circulação e reprodução ampliada na acumulação e circulação de valor, cujos efeitos desse movimento intrínseco as relações sociais de produção tem provocado na metrópole paulista serão analisados a seguir.

---

[130] A Caio (Companhia Americana Industrial de Ônibus) foi fundada em 1945 na cidade de São Paulo e iniciou suas atividades em janeiro de 1946. Somente em 1982 ela inaugurou a fábrica de Botucatu, maior produtora de ônibus. Em 2001, um novo grupo assumiu a empresa o que lhe fez incluir a extensão do nome "Induscar", e fez a empresa crescer ainda mais na produção e diversificação de mercados.

[131] A Marcopolo foi fundada em 1949, na cidade de Caxias do Sul, estado do Rio Grande do Sul. A empresa cresceu e expandiu fábricas para os cinco continentes em parceria com outras empresas: são duas em Caxias do Sul; uma no Rio de Janeiro; uma em São José dos Pinhais, Paraná; uma em São Mateus, Espírito Santo; uma Buenos Aires, Argentina; uma Bogotá, Colômbia; uma Cidade do México, México; uma em Suez, Egito; uma Dharward e outra em Lucknow, Índia; uma Jiangyin, China; uma em Perth, uma Brisbane, uma Newcastle e uma Melbourne, Austrália, com ônibus rodando em mais de 100 países.

[132] Em 2018, enquanto o mercado brasileiro de ônibus cresceu 40,1%, a Marcopolo ampliou sua produção em 61,7% (13.958 unidades, contra 8.633). As vendas para o mercado interno geraram receitas de R$ 1,9 bilhão ou 45,6% da receita líquida total, e as exportações, somadas aos negócios no exterior, atingiram a receita de R$ 2,2 bilhões, ou 54,4% do total. Ver: < http://www.amanha.com.br/posts/view/7127/ marcopolo-soma-faturamento-recorde-em-2018 >. Acesso em: 31/01/2020.

Capítulo 3
Transporte e valorização imobiliária: mobilidade do capital e do trabalho

"Seja qual for a forma social do processo de produção, ele tem de ser contínuo ou percorrer periodicamente, sempre de novo, os mesmos estágios. [...] Portanto, considerado do ponto de vista de uma interdependência contínua e do fluxo contínuo de sua renovação, todo processo social de produção é simultaneamente processo de reprodução. [...] Com incremento periódico do valor do capital, ou fruto periódico do capital em processamento, o mais-valor assume a forma de uma renda proveniente do capital"

O Capital, Livro I
Karl Marx

Neste capítulo analisamos as indústrias automobilística e ferroviária com o objetivo de apreender a produção, o espaço de circulação e a mobilidade do capital que, de forma relativa e absoluta, vai determinar a mobilidade do trabalho mediante a questão das determinações entre valorização imobiliária e transporte. O espaço de circulação passou a ser concebido para o transporte de cargas e passageiros, e a indústria de transporte motorizado representa uma imensa cadeia produtiva nacional e transnacional que exerce influência na estruturação do espaço de circulação. A partir da produção de veículos, analisamos a transferência de valor da maquinaria ônibus ao preço da tarifa e apresentamos o método da ANTP para calcular custos fixos, variáveis e remuneração das empresas.

Na sequência, analisamos a precarização da força de trabalho e o peso que a tarifa do transporte tem no seu custo de reprodução, para mostrar a relação entre trabalho precário e mobilidade precária. O custo de reprodução dos trabalhadores representa um termômetro geral de suas condições de vida. Por isso, discutimos a urgência da tarifa zero a partir de relatos de entrevistados nos grupos focais. Problematizamos também a expansão da chamada "uberização do trabalho", ao relacioná-la ao que Antunes e Braga (2009) designaram por "infoproletários".

Depois, mostramos os nexos entre a valorização imobiliária com a expansão do transporte por meio da governança urbana e metropolitana da STM e os lançamentos imobiliários em São Paulo. O PITU 2025 evidencia o plano de articulação da expansão do sistema metroferroviário e corredores de ônibus para inserir terrenos no circuito imobiliário de valorização em vetores específicos de acumulação na metrópole.

Por fim, analisamos a mobilidade do trabalho nos subúrbios e centro expandido, ao mostrar a relação entre vetores de valorização imobiliária e os deslocamentos nesses territórios, com uma análise das faixas de renda e vínculos empregatícios dos habitantes.

3.1. Indústria do transporte e transferência do valor da maquinaria para tarifa

A indústria do transporte na sociedade brasileira se desenvolveu e beneficiou-se do processo de *urbanização rodoviarista* e de sua força produtiva, processo que provocou crescimento desigual das cidades e metrópoles e ampliou a necessidade de deslocamentos do enorme contingente de trabalhadores, que passaram a habitar a urbe, como analisado nos capítulos anteriores. Essa indústria, como parte de um setor específico do processo de acumulação de capital, tem demonstrado uma dinâmica de diminuição no seu tempo de rotação e permitido lucros extraordinários para seus proprietários e acionistas. Com base na necessidade de deslocamento da maioria dos trabalhadores, esses capitalistas aumentam seu capital por meio da acumulação e fazem fortuna com exploração não só do trabalho diretamente nessa atividade, mas espoliam, pelos custos de reprodução, o salário da força de trabalho que necessita do transporte coletivo e está obrigada, pela *condição socioespacial* da segregação urbana, a se deslocar entre residência e trabalho, escola, universidade, etc.

O espaço concebido para a circulação representa uma mediação importante entre o espaço de produção e reprodução do capital em diversos setores da economia. Historicamente, sua concepção tem sido dominada pelo setor da engenharia civil na construção de infraestrutura pesada. Como mediação fundamental para realizar a reprodução ampliada do capital, a indústria do transporte se desenvolveu a partir de dois segmentos fundamentais: 1) transporte de cargas; e 2) transporte de passageiros, ao estabelecer um tipo de estrutura de circulação compatível com a forma de produção dominante, ao ser induzido também pelo ramo de logística na circulação de bens e mercadorias físicas que precisam circular para realizar a forma valor da mercadoria.

Vasconcellos (2001) caracterizou em três níveis de análise essas estruturas correlacionadas: 1) a *estrutura de produção* (e distribuição), como parte do ambiente construído onde maior parte do processo de produção ocorre: a indústria privada, o comércio, os serviços e as empresas públicas; 2) a *estrutura de reprodução*, como parte do ambiente construído onde ocorre a reprodução biológica, social e cultural de pessoas e classes sociais e está referenciada no lugar de residência, como local mais relevante para essa função, mas outros locais também se destacam como escola, serviços médicos, locais de lazer e atividades sociais e políticas; e 3) a *estrutura de circulação*, como parte do ambiente construído que permite a circulação física de pessoas e mercadorias, tais como as vias públicas, calçadas, vias férreas e terminais de ônibus de passageiros e cargas. Essa estrutura de circulação é suporte físico da circulação, seja a pé ou por meio de veículos como automóveis, ônibus, trens,

metrôs, bicicletas, etc., que são definidos como *meios de circulação*. Por isso, para o autor, a combinação entre a estrutura e os meios de circulação constitui o *sistema de circulação* (Vasconcellos, 2001: p.33).

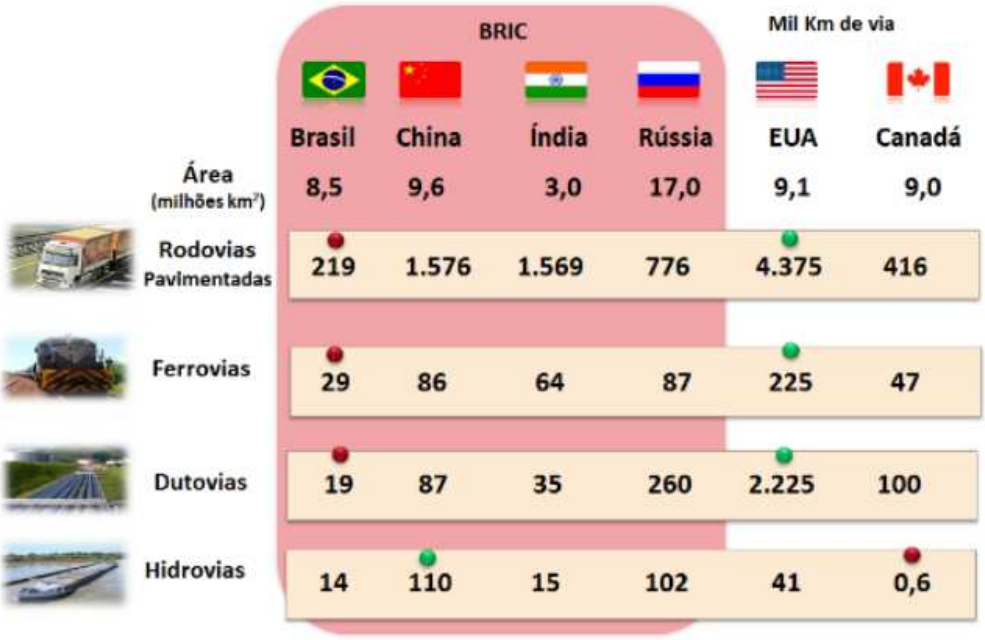
Atualmente, a indústria do transporte motorizado representa uma imensa cadeia produtiva nacional e transnacional que atua nos segmentos rodoviário (ônibus, carro, moto, caminhão, van), ferroviário (trens de cargas e passageiros), metroviário (trens de metrô urbano) e hidroviário (barco, balsa, lancha, iate, navio). Essa indústria e setor produtivo permitem a transformação da matéria-prima (aço, petróleo, etc.) em veículos motorizados, que expandiu diversos tipos de fábricas com locais físicos e instalações em regiões diferentes do país e do mundo. O transporte de cargas atua em todos esses segmentos (exceto metroviário) e leva de uma localização à outra as mercadorias na forma de produto final, mas também matérias-primas e bens de produção para outras fábricas e setores industriais diferentes. Por meio desse transporte, desenvolveu-se o setor de logística que, basicamente, representa gestão e organização do fluxo de cargas e mercadorias do ponto de produção/origem ao ponto de consumo. A logística organiza o transporte de bens físicos e seres como alimentos, animais, equipamentos, químicos, etc., bem como é responsável pelo deslocamento de informações.

Por isso, a estrutura de circulação tem sido concebida e organizada para reduzir o tempo de deslocamento necessário à circulação das mercadorias produzidas que visa, estrategicamente, incorporar novos mercados e regiões para realização dessa produção. Não por acaso, um dos objetivos desse movimento é o de acelerar a rotatividade do capital e diminuir seu tempo de curso e circulação, ao passo que sua mobilidade, quando se metamorfoseia da forma capital monetário para a de capital mercadoria, depende das condições de movimento das mercadorias no espaço e dos transportes existentes. (Vasconcellos, 2001; Harvey, 1982).

No Brasil, a concentração física de unidades de produção (fábricas) nas regiões Sul e Sudeste (e agronegócio na região Centro-Oeste) mostra por que essas regiões têm maior rede de transporte desenvolvida, seja ela rodoviária ou ferroviária. A proximidade dessas atividades com as fontes de matéria-prima e a rede de transporte permite acelerar o tempo de rotação e garantir uma economia de escala na produção capitalista, ao permitir maior rapidez no transporte da unidade produtiva até portos e aeroportos. Por isso, após reconhecimento de gargalo e impasse da infraestrutura com a necessidade de combinar modais diferentes para o transporte de cargas, os governos federais e estaduais, nas duas últimas décadas, têm se atentado para investimentos em infraestrutura viária, ferroviária e hidroviária para melhorar a competitividade dos produtos brasileiros e diminuir o chamado “custo Brasil” (transporte de

cargas). A Figura 55 mostra a importância da rede de transporte para as economias do BRICS em comparação aos EUA e Canadá:

Figura 55: Infraestrutura de Transporte BRIC, EUA e Canadá – 2014



Fonte: World FactBook e Banco Mundial, 2014.

Com 219 mil quilômetros de rodovias pavimentadas em 2014, o Brasil tinha a menor malha rodoviária dos países do BRIC e a menor malha ferroviária. A Índia, que tem um território duas vezes e meia menor, tem o dobro de ferrovias e sete vezes mais quilômetros de rodovias. Comparando a infraestrutura de transporte do Brasil com a dos EUA, vemos que a extensão dos modais de alta capacidade no país situa-se bem abaixo dos estadunidenses e demais concorrentes, sendo que os EUA são considerados referência mundial em termos logísticos e de baixo custo de transporte de carga. De acordo com Maurício Lima (2014), o investimento em infraestrutura logística no Brasil em relação ao PIB vinha caído constantemente, o que fez o país ter custos logísticos de 11,5% do PIB em 2012[133], enquanto os EUA tiveram custos de 8,3% do seu PIB. Para o autor, se o Brasil tivesse a mesma infraestrutura de transporte de cargas que os EUA, o país deixaria de arcar com um custo de R$ 113 bilhões ou 37% dos custos com transporte de cargas.

Todavia, a pesquisa da Confederação Nacional da Indústria (CNI, 2018) mostrou que 91,6% das empresas utilizam a malha rodoviária para transporte doméstico de

[133] O Brasil, na edição de 2014 do ranking de desempenho logístico divulgado pelo Banco Mundial (BM), ficou na 61ª posição, a frente apenas da Rússia entre os BRICS. Na construção do ranking, o BM analisa seis aspectos: Consistência/Confiabilidade, Rastreamento de Carga, Competência dos Serviços, Disponibilidade de Transporte, Procedimento de Alfândega e Infraestrutura. Ver Maurício Lima (2014).

mercadorias e bens; 3,8% aéreo; 2,9% marítimo; 1,2% ferroviário; e 0,4% fluvial. No tocante ao transporte internacional, 57,4% marítimo; 23,2% aéreo; 18,7% rodoviário; e 0,6% fluvial, apesar de as ferrovias representarem 25% do transporte de carga usadas pelo setor de mineração. A Confederação Nacional de Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA, 2018), em sua pesquisa, destacou que o país teria condições de se tornar o maior abastecedor mundial de alimentos, ao enfatizar que o comércio de produtos agropecuários supera US$ 1,1 trilhão por ano, e cuja participação brasileira corresponde a 7% ou US$ 82,63 bilhões do mercado internacional exportador. Contudo, as novas fronteiras agrícolas da monocultura da soja e milho expandidas pelas regiões Centro-Oeste e Norte do país têm exigido investimentos em rodovias, ferrovias, armazéns, portos e serviços de logística em pontos diferentes das rotas tradicionais. Dados da pesquisa mostram que a produção nas regiões Sul e Sudeste ainda responde por 42,1% da produção (76,2 milhões de toneladas) e 80,4% (79,7 milhões de toneladas) das exportações de soja e milho. Os portos com maior representatividade nas exportações foram o de Santos (SP 31,9%), Paranaguá (PR 18,8%) e Rio Grande (RS 15%).

Ambas as pesquisas (CNI e CNA) reclamam do congelamento da tabela de fretes no transporte de cargas, que ocorreu após a greve dos caminhoneiros em 2018 que parou o país devido à crise do diesel, cujo preço foi indexado às flutuações do dólar no mercado internacional[134] desde 2016, com a consequente negociação do governo federal para que os motoristas parassem a greve e voltassem ao trabalho. A dependência do rodoviarismo quase levou o país ao colapso e mostrou a força de uma categoria dividida, mas que, quando organizada, conseguiu parar a circulação de mercadorias, bens e pessoas no país para fazer valer suas reinvindicações por sua força política e consciência social. Naquela conjuntura, mesmo com toda a problemática em torno de um locaute (lock out, em inglês) de empresários do transporte com a greve para melhorar lucros e baixar impostos, a greve iniciada pelos caminhoneiros autônomos fez a população se atentar para o problema do transporte e os altos custos desses deslocamentos. Apesar de se colocar o problema, pouco se avançou na solução, pois uma diferença em termos de transporte de carga em relação ao transporte de passageiro é que o preço do frete é cobrado por trajeto e peso das mercadorias com base no TKU (Toneladas por Quilômetro Útil), e não pela quantidade de mercadorias, ao passo que o preço da tarifa no transporte de passageiros é individualizada, o que permite ganhos diferenciados para essas duas categorias de transporte (cargas e passageiros).

---

[134] Mostramos aspectos dessa greve a partir do problema do rodoviarismo e indexação do preço do diesel a flutuação do dólar em artigo no Le Monde Diplomatique. Ver < https://diplomatique.org.br/greve-dos-caminhoneiros-disputas-ideologicas-e-urbanizacao-rodoviarista/>. Acesso em 04/02/2020.

Para situar o transporte e a problemática da mobilidade urbana no processo de circulação do capital é fundamental compreender o movimento de suas contradições. Como analisou Harvey (2013), a continuidade da circulação do capital só pode ser assegurada mediante a criação de um sistema de transporte eficiente e espacialmente integrado, organizado em torno de alguma hierarquia dos centros urbanos. Como bem observou o geógrafo britânico ao resgatar Marx (2011b; 2014), a "distância espacial" então se reduz ao tempo porque "não depende, por exemplo, da distância espacial do mercado, mas da velocidade – do quantum de tempo em que se chega ao mercado". Por isso, a redução tanto do custo como do tempo desse movimento de circulação pertence ao desenvolvimento das forças produtivas que, em relação contraditória com as relações de produção, permite também a diminuição do tempo de rotação do capital, mas não sem problemas e barreiras espaciais criadas pela própria circulação capitalista, mas que o capital precisa derrubar para seu avanço (Harvey, 2013: p. 481-482; Marx, 2014).

A expansão de sistemas rodoviários e metroferroviários em São Paulo e Brasil produzem e tem sido resultado da desigualdade urbana que se explicita no uso e ocupação do solo, uso apropriado por mecanismos de troca do mercado comandados pelo capital imobiliário aliado ao capital financeiro. Do mesmo modo, essa expansão está inserida no processo geral de circulação do capital não apenas de mercadorias físicas, mas a circulação de valores base da acumulação em todos os setores da economia capitalista. Esse modo de produção e circulação de capital determina a forma de distribuição desigual não apenas da riqueza, mas das classes sociais da qual a distribuição de loteamentos precários e favelas nas periferias é apenas o resultado de contradições e desigualdades das relações de classes oriundas da acumulação. Por essa razão, a noção de ambiente construído permite entender as consequências da tríade forma, estrutura e função do urbano para analisar o problema da mobilidade e do transporte que é mais profundo do que aparenta.

O problema do transporte inicia no modo de produzir, ou seja, na maneira como os meios de transportes são produzidos e para que tipos de sistema de circulação (também produzidos) e reprodução eles vão atender certas necessidades. Por isso, mapear os fabricantes de veículos contribui para entender a força econômica e política do setor. Comecemos pelo setor automotivo, cujas empresas associadas à Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA) estão listadas a seguir:

Figura 56: Empresas Fabricantes de Veículos – ANFAVEA – 2019

Empresas *Companies*	Produtos / *Products*			
	Automóveis *Cars*	Comerciais leves *Light commercials*	Caminhões *Trucks*	Ônibus *Buses*
Agrale		✓	✓	✓
Audi	✓			
BMW	✓			
CAOA	✓	✓	✓	
CNH (Iveco)		✓	✓	✓
DAF			✓	
FCA (Fiat, Jeep)	✓	✓		
Ford	✓		✓	
General Motors	✓	✓		
Honda	✓			
HPE (Mitsubishi, Suzuki)	✓	✓		
Hyundai	✓			
Jaguar e Land Rover	✓			
MAN		✓	✓	✓
Mercedes-Benz	✓		✓	✓
Nissan	✓			
PSA	✓			
Renault	✓	✓		
Scania			✓	✓
Toyota	✓			
Volkswagen	✓	✓		
Volvo			✓	✓

Fonte: ANFAVEA, 2019.

São dezesseis empresas que fabricam automóveis, nove que fabricam comerciais leves (picapes e vans), nove que fabricam caminhões e seis que fabricam motores de ônibus, que depois vão para os fabricantes de carrocerias. A maioria das empresas fabricantes de autoveículos, máquinas agrícolas e rodoviárias, motores e componentes associadas a ANFAVEA está concentrada nas regiões Sul e Sudeste do país: 38 fabricantes no Sudeste (29 em São Paulo; 5 no Rio de Janeiro; 4 em Minas Gerais) e 23 fabricantes no Sul (12 no Paraná; 9 no Rio Grande do Sul; 2 em Santa Catarina). Nas regiões Nordeste são 3 fabricantes (1 na Bahia; 1 no Ceará; 1 em Pernambuco); e 3 no Centro-Oeste (3 em Goiás). As 22 empresas reúnem, ao todo, 67 unidades industriais no país do setor automotivo que tem importante relevância para a economia brasileira, porque possui uma cadeia produtiva ampla que envolve o segmento de autopeças e matéria-prima. No caso dos ônibus, a maioria na lista é fabricante de chassi e motor, sendo as montadoras de ônibus poucas empresas que veremos adiante.

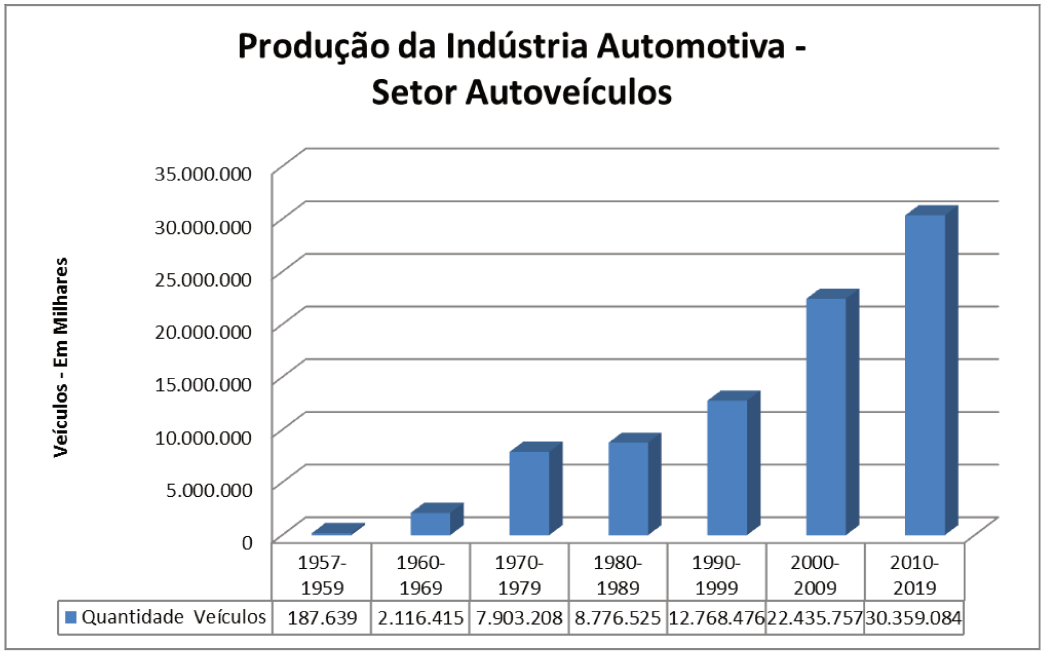
O crescimento do setor automotivo, a partir da produção e faturamento, mostra sua importância econômica para esse tipo de acumulação e circulação do capital:

Tabela 14: Produção de Autoveículos Montados e Faturamento Setor Automotivo

Período (Décadas)	Quantidade de Veículos Totais Produzidos	Faturamento Líquido Em Bilhões de US$*
1957 – 1959	187.639	-
1960 – 1969	2.116.415	4.245**
1971 – 1979	7.903.208	41.441
1980 – 1989	8.776.482	69.118
1990 – 1999	12.768.476	181.193
2000 – 2009	22.435.757	334.518
2010 – 2019	30.359.084	623.176***
Total Acumulado	**84.547.104**	**1.253.691**

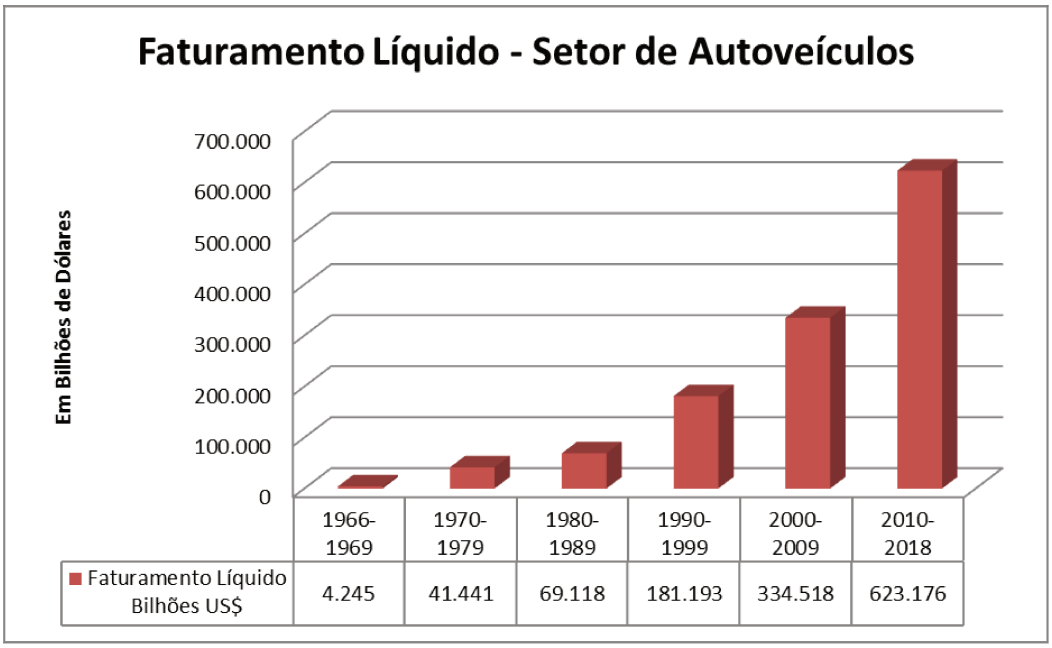
Fonte: ANFAVEA, 2019. Elaboração própria.
* Valores correspondentes à conversão do dólar em dezembro de 2019.
** Esse faturamento corresponde à soma dos anos de 1966 a 1969.
*** Esse faturamento corresponde à soma dos anos de 2010 a 2018.

Figura 57: Produção de Autoveículos pelo Setor Automotivo – 1957 a 2019



Fonte: ANFAVEA, 2020.

Figura 58: Faturamento Líquido Setor de Autoveículos – 1966 a 2018



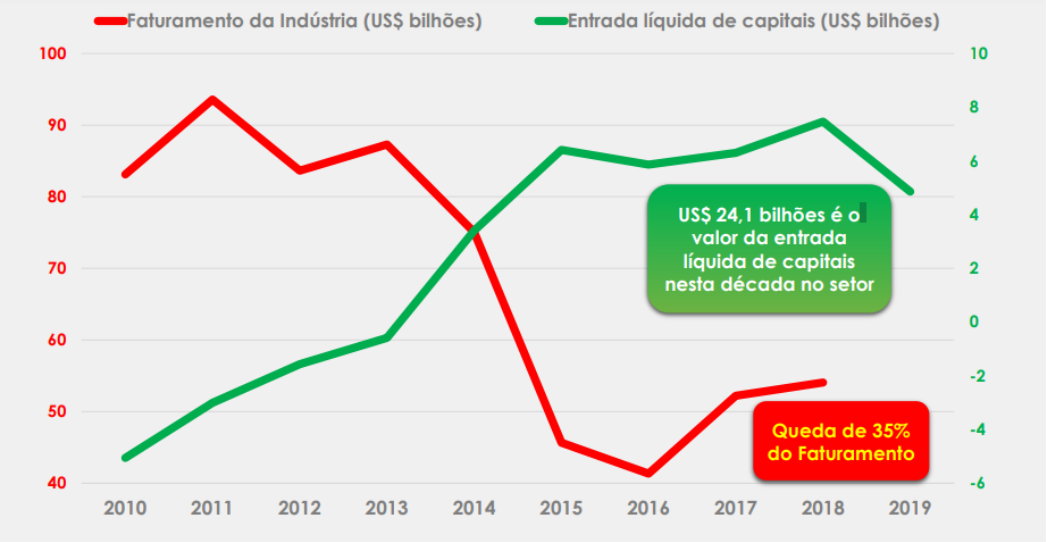
Fonte: ANFAVEA, 2019. Elaboração própria.

Como é possível ver na Tabela 14, tanto a quantidade produzida de veículos totais (automóveis, ônibus, caminhões e picapes) aumentou significativamente em cada década, como o faturamento, que cresceu exponencialmente chegando ao final da década de 2010 a US$ 623 bilhões de dólares. O total do faturamento acumulado chegou a US$ 1,253 trilhões de dólares, ao mostrar que modificar esse setor dentro dos parâmetros do modo de produção capitalista parece ser improvável. Esse foi o modelo rodoviarista que levou ao "império do automóvel" a mobilidade urbana, por meio de veículos motorizados e privados, que incidiu no crescimento tanto do transporte individual e por compartilhamento (expresso pelos aplicativos Uber, 99, etc.), no caso de automóveis, como do transporte coletivo, no caso de ônibus.

O crescimento da produção com o emprego de 125,9 mil trabalhadores, em dezembro de 2019 e, do faturamento, mostra a redução paulatina e vertiginosa da rotação do capital desse setor representado pelo aumento da produtividade; passaram de 183 mil veículos, na década de 1950, para 30,3 milhões, na década de 2010, com projeções de crescimento para a próxima década, tal como aludiu positivamente o presidente da ANFAVEA, economista e diretor de comunicação corporativa da Mercedes-Benz, Luiz Carlos Moraes: "A década de 2020 dá todos os sinais de que será a mais disruptiva na história do setor automotivo e da mobilidade". O grande problema é que tal crescimento disruptivo, após grande investimento do setor nas expectativas de aumento da acumulação de seus capitais, está baseado no estrangulamento das já implodidas cidades e metrópoles pela *urbanização rodoviarista* que serão travadas com a invasão de veículos nas próximas décadas

se esse crescimento estimado se confirmar ou se não houver mudança radical e inversão de prioridade no modo de transporte, ou convulsão social que paralise a circulação de capital no período. Dados de investimentos no setor na última década mostram isso:

Figura 59: Faturamento e Investimento de Capitais na Indústria Automotiva – 2019



Fonte: ANFAVEA, Desempenho da Indústria, janeiro de 2020.

Ainda que o faturamento tenha caído, na metade da década, com a crise econômica a partir do aprofundamento da crise política, decorrente do impedimento da presidenta eleita Dilma Rousseff (Partido dos Trabalhadores, 2011-2016), fato definido por alguns cientistas políticos como golpe parlamentar (Singer, 2016; Souza, 2016), a rápida recuperação do setor mostra que não só sua capacidade produtiva e os mercados para os quais mais vendeu (Argentina, por exemplo) seguraram uma queda brusca, mas também os investimentos de US$ 24,1 bilhões de dólares ajudaram a turbinar o setor que fechou a década com mais um recorde histórico: faturamento de US$ 623 bilhões de dólares. Esses investimentos não são aleatórios nem ajuda de "Bom Samaritano"[135]. O capital investido precisa retornar acrescido e isso está relacionado às condições materiais de sua produção e reprodução por meio da circulação, tendo por base a economia brasileira e consequente reforma trabalhista de 2017 que retirou direitos, formalizou o trabalho intermitente e ampliou as formas de exploração do trabalho formal, ao aumentar o trabalho informal que pressiona com seu exército da reserva os trabalhadores formais pela precarização cada vez crescente.

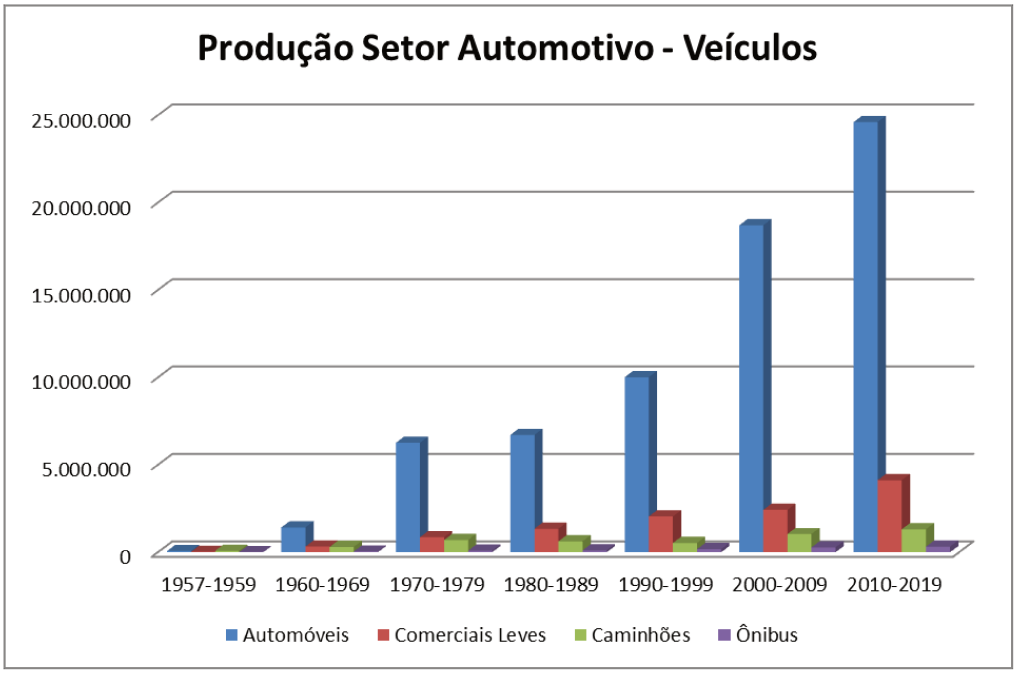
[135] Bom Samaritano é uma famosa parábola do Novo Testamento que aparece unicamente em Lucas 10:25-37. O ponto de vista majoritário indica que esta parábola foi contada por Jesus a fim de ilustrar que a compaixão deveria ser aplicada a todas as pessoas, e que o cumprimento do espírito e da Lei é tão importante quanto o cumprimento da letra da Lei. Ver: < https://pt.wikipedia.org/wiki/Bom_samaritano>. Acesso em 07/02/2020.

No tocante ao tipo de veículos produzidos pelo setor automotivo, uma distinção nessa produção é importante para nossa análise. A crescente produção de automóveis, caminhões e ônibus mostra características desse modo de circulação rodoviarista:

Tabela 15: Produção de Autoveículos Montados Por Tipo – 1957 a 2019

Período (Décadas)	Automóveis	Comerciais Leves	Caminhões	Ônibus	TOTAL
1957 – 1959	71.428	27.374	79.914	8.923	187.639
1960 – 1969	1.424.117	326.172	305.499	40.627	2.116.415
1970 – 1979	6.262.216	854.819	696.294	90.879	7.903.208
1980 – 1989	6.702.327	1.345.863	619.855	108.480	8.776.525
1990 – 1999	10.013.127	2.043.898	531.262	180.189	12.768.476
2000 – 2009	18.699.174	2.426.383	1.034.004	276.196	22.435.757
2010 – 2019	24.602.385	4.120.522	1.317.672	318.505	30.359.084
Total	**67.774.774**	**11.145.031**	**4.584.500**	**1.023.799**	**84.547.104**

Figura 60: Produção Setor Automotivo – Veículos – 1957-2019



Fonte: ANFAVEA, 2019.

Os habitantes da metrópole de São Paulo e demais metrópoles brasileiras sabem e vivem cotidianamente os efeitos devastadores desse modo de circulação, ao enfrentar congestionamentos, acidentes de trânsito e enorme poluição decorrente do crescimento

vertiginoso, em poucas décadas, da produção de automóveis seguida por picapes/vans, caminhões e ônibus. A produção de ônibus, na década de 2010, representou apenas 1,3% da produção de automóveis e 24,2% da produção de caminhões no mesmo período, ao mostrar que, mesmo o ônibus, como transporte coletivo mais utilizado em São Paulo e demais metrópoles, tem participação baixa na produção de veículos em comparação ao automóvel, sendo que os carros ocupam mais espaço no viário com consequências para sua manutenção. O automóvel transporta relativamente um contingente menor de passageiros se comparado ao ônibus, mas em absoluto são 13 milhões de deslocamentos por carro/moto e 8,9 milhões por ônibus na RMSP. Ônibus e caminhão entram na circulação cumprindo papel diferente do automóvel: ambos os veículos são utilizados enquanto meio de transporte coletivo (pessoas e carga) e entram como maquinaria na produção de viagens que transfere valor por meio de sua depreciação para a tarifa. Nesse sentido, são utilizados como capital constante que se desdobram em capital fixo (veículo) e capital circulante (consumo de combustível, manutenção de óleo, pneus). O automóvel é utilizado como meio de transporte individual com sua depreciação no tempo, e não transfere valor o qual se dissipa no próprio consumo.

Esse fenômeno da transferência de valor da maquinaria foi desvendado por Marx (2013), que analisou a grande indústria e mostrou como o capital constante na produção transfere valor para o produto. Por isso, com base em sua teoria da transferência de valor, analisaremos como isso se desenvolve no setor de transporte. Caminhões, ônibus e trens em ferrovias privadas espalhadas pelo mundo e partes do país reproduzem esse fenômeno, tal como o trem utilizado pela Companhia Vale. A produção ferroviária chama a atenção por sua importância na redução de custos, mas sua parcela de participação é relativamente pequena no transporte de cargas e passageiros no Brasil.

Tabela 16: Produção da Indústria Ferroviária – 1971 a 2019

Período (Décadas)	Carros de Passageiros	Vagões	Locomotivas
1971 – 1979	937	28.829	641
1980 – 1989	1.457	11.456	371
1990 – 1999	639	3.343	111
2000 – 2009	1.934	28.196	112
2010 – 2019	3.120	34.308	837
TOTAL	**8.087**	**106.132**	**2.072**

Fonte: ABIFER, 2019.

A produção ferroviária cresceu nas duas últimas décadas desde a concessão em 1996 e incentivada pelo governo federal por meio do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que investiu ao todo R$ 547 bilhões em infraestrutura logística[136], infraestrutura energética, habitação social e infraestrutura urbana e, no caso de São Paulo, por meio do governo do estado que investiu em trens urbanos. De 2010 a 2019 a produção de carros de passageiros (trens urbanos e viagem) cresceu 38% (3.120) em relação à década anterior, enquanto a produção de vagões de trens de carga cresceu 17,8% (34.308) e a de locomotivas cresceu 13,4% (837) no mesmo período[137].

Por isso, para apreender o movimento de transferência de valor no setor de transporte (ônibus e trem) é necessário entendimento da produção nos setores automotivo e ferroviário. A indústria, nesses setores, impulsionou a produção de viagens de cargas e passageiros ao longo do século XX e continua a fazê-lo no início do século XXI. Marx (2013) analisou com profundidade a importância da grande indústria, do transporte e da comunicação no modo de produção capitalista, ao dizer:

> O revolucionamento do modo de produção numa esfera da indústria condiciona seu revolucionamento em outra. Isso vale, antes de mais nada, para os ramos da indústria isolados pela divisão social do trabalho – cada um deles produzindo, por isso, uma mercadoria autônoma –, porém entrelaçados como fases de um processo global. [...] Mas a revolução no modo de produção da indústria e da agricultura provocou também uma revolução nas condições gerais do processo de produção social, isto é, nos meios de comunicação e transporte. [...] Assim, abstraindo da construção de veleiros, que foi inteiramente revolucionada, o sistema de comunicação e transporte foi gradualmente ajustado ao modo de produção da grande indústria por meio de um sistema de navios fluviais transatlânticos a vapor, ferrovias e telégrafos. [...] (Marx, 2013: p. 457-458).

Como Marx não viveu os séculos XX e XXI para ver com os próprios olhos o desenvolvimento das colossais forças produtivas expressas nas ferrovias e *urbanização rodoviarista* decorrentes da indústria ferroviária, automobilística, petroleira e construção civil, o movimento contraditório que ele desvendou a partir da produção capitalista industrial no século XIX mostrou como sua análise rigorosa foi certeira no que diz respeito ao movimento das leis do valor e de como o revolucionamento numa esfera da indústria condiciona o

[136] O PAC foi lançado em 2007 pelo governo de Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2010) e promoveu a retomada do planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura, ao reunir um conjunto de políticas para acelerar o crescimento econômico. Foram realizados 37 mil empreendimentos por meio de investimentos no total de R$ 547,5 bilhões até o final de 2017, sendo R$ 160,3 bilhões do setor estatal; R$ 111,2 bilhões do setor privado; R$ 148,5 bilhões de financiamento; R$ 118,6 bilhões da OGU fiscal e seguridade; e R$ 7,2 bilhões contrapartida de estados e municípios. Ao todo, 3.457 km de ferrovias, 5.657 km de construção/pavimentação e 3.083 km de adequação/duplicação de rodovias foram contratados. Ver Ministério do Planejamento: < http://pac.gov.br/pub/up/relatorio/11fbe9b2f7cbecb3ec5c1f9f67b5f3be.pdf >. Acesso em 07/02/2020.

[137] Dados da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (ABIFER), 2019.

revolucionamento em outras esferas como comércio, transporte e comunicação, ao provocar revoluções nas condições gerais do processo de produção e circulação social. Mas essas revoluções, em vez de emancipar a espécie humana do trabalho alienado e estranhado e permitir que a classe trabalhadora assuma o controle consciente do processo de produção, tornaram os produtores de valores de uso suporte da produção de valores de troca tendo como fundamento o valor e seu tempo de trabalho socialmente necessário. Em vez de emancipação relativa do reino da necessidade, o que os trabalhadores obtiveram foi a necessidade de sujeição à servidão por endividamento e alienação progressiva, resultado da eficiência crescente da circulação e da produção de mais-valor em decorrência dessas diversas revoluções por meio das tecnologias na indústria, no transporte e nas comunicações, expressões das formas e usos de como o dinheiro é livre para circular enquanto parcela de indivíduos da classe trabalhadora fica confinada em seu habitat nas periferias (Marx, 2013; Harvey, 2018: p. 67).

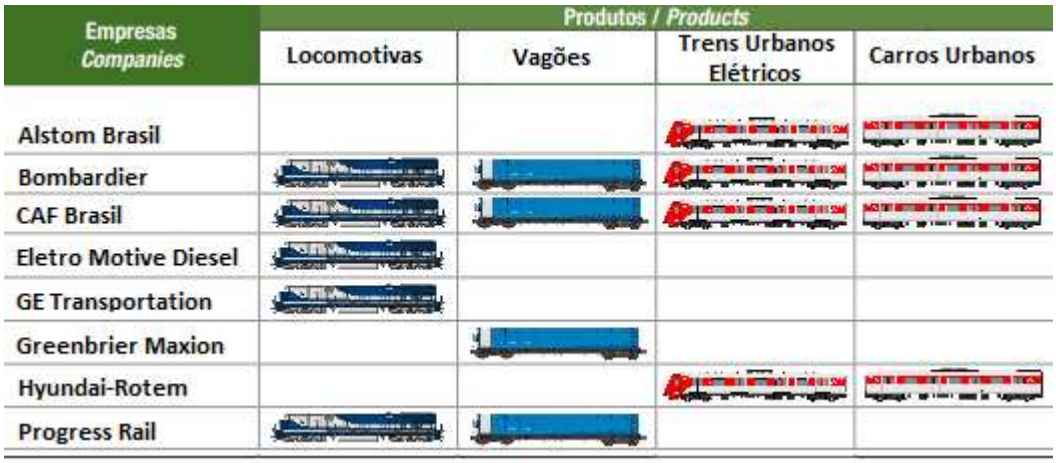
As forças produtivas, em geral, que decorrem da cooperação e da divisão do trabalho, e na forma particular de rodovias e ferrovias, não custam nada ao capital[138], haja vista que os "investimentos" ou adiantamento retornam com a transferência de valor e outra parte é realizada pelos recursos estatais. Vimos como os investimentos estatais desde os governos de Getúlio Vargas e Juscelino Kubitschek, até Luiz Inácio Lula da Silva e Dilma Rousseff, que investiram pesado em rodovias e, mais recentemente, com o PAC em rodovias e ferrovias, promoveram o crescimento econômico e o desenvolvimento da *urbanização rodoviarista* que se tornou a expressão social da circulação do capitalismo dependente no Brasil. Depois de atingir seu auge até o inicio da década de 1970 e passar por duas décadas de desmanche, a indústria ferroviária brasileira[139] retomou seu potencial na década de 2000. Essa indústria ferroviária nacional e transnacional que atua no país é composta por empresas montadoras de veículos, distribuídas na Figura 61, seguida pela Tabela 17 com a malha ferroviária e metroviária no país:

---

[138] Marx (2013: p.459) realiza essa profunda análise no item "Transferência de valor da maquinaria ao produto" no Capítulo 13 Maquinaria e grande indústria no Livro I de O capital.

[139] Em 2003, com o lançamento do Plano de Revitalização das Ferrovias pelo governo Lula, sinalizou-se o interesse estatal em priorizar a expansão da malha e a recuperação da indústria ferroviária, mesma época de aumento expressivo das exportações em massa de minério de ferro, que garantiram a demanda de transporte, mas necessitava também de investimentos no setor. A partir de então, a indústria voltou a investir na criação de novas fábricas e ampliação e modernização das antigas. No treinamento da força de trabalho foi investido cerca de R$ 1,5 bilhão entre 2003 e 2013. Assim, a produção de vagões de carga e locomotivas voltou a crescer e novas tecnologias puderam ser desenvolvidas em território nacional. Atualmente, o país tem, atualmente cerca de 30 mil km de ferrovias, 23 mil km operacionais e apenas 10 mil km com transporte considerado denso. Com todo o planejamento do Programa de Investimento em Logística (PIL), a expectativa é chegar a 34 mil km até 2025. Ainda é menos do que os 38 mil km que o país tinha na década de 70. Ver ANTPTrilhos: <https://anptrilhos.org.br/a-reconstrucao-da-industria-ferroviaria-brasileira/ >. Acesso em 07/02/2020.

Figura 61: Empresas Fabricantes de Trem – ABIFER – 2019



Fonte: ABIFER, 2019. Elaboração própria.

Tabela 17: Malhas Ferroviária e Metroviária – 2019

FERROVIAS	BITOLA[140]			
	Larga (1,6m)	Métrica (1,0m)	Mista	Total (Km)
América Latina Logística Malha Oeste S.A. – ALLMO	-	1.973	-	1.973
Ferrovia Centro-Atlântica S.A. – FCA	3	7.089	131	7.223
MRS Logística S.A. – MRS	1.613	-	73	1.686
Ferrovia Tereza Cristina S.A. – FTC	-	163	-	163
América Latina Logística Malha Sul S.A. – ALLMS	-	7.223	-	7.223
Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A. – FERROESTE	-	248	-	248
Estrada de Ferro Vitória a Minas – EFVM	-	873	22	895
Estrada de Ferro Carajás – EFC	978	-	-	978
Transnordestina Logística S.A. – TLSA	-	4.275	20	4.295
América Latina Logística Malha Paulista S.A. - ALLMP	1.544	242	269	2.055
América Latina Logística Malha Norte S.A. - ALLMN	735	-	-	735
Ferrovia Norte-Sul - FNS - VALEC/Subconcessão	461	502	675	1.638
SUBTOTAL	**5.334**	**22.751**	**1.990**	**29.112**
Metrôs: São Paulo, Rio de Janeiro, Recife, Distrito Federal, Teresina	240,9	71,7	-	312,6
VLT: Santos, Rio de Janeiro, Cariri, Maceió e Recife	-	102,5	-	102,5
Trens urbanos: CPTM, SuperVia, Central, João Pessoa, Maceió, Natal, Fortaleza, Porto Alegre, Belo Horizonte, Trem suburbano de Salvador	566,1	180,4	-	746,5
Trens Turísticos e Culturais: Campos do Jordão / Corcovado / São Paulo / Outros	610	50,8	-	660,8
Trombetas / Amapá / Jarí	68	35	-	103
SUBTOTAL – Outras Operadoras	**1.485**	**440,4**	**-**	**1.925,4**
TOTAL	**6.819**	**23.191,4**	**1.990**	**31.037,4**

Fontes: ANTT e CNT, 2019. Elaboração própria (atualização).

[140] Bitola é a largura determinada pela distância medida entre as faces interiores das cabeças de dois trilhos ou carris na via férrea.

Como mostra a Figura 61, os fabricantes de trens em território brasileiro se resumem a oito empresas de capital transnacional. A exemplo das empresas montadoras de veículos automotivos há centenas de empresas que compõem a cadeia produtiva de peças, equipamentos, acessórios, etc. para essa grande indústria. Essa capacidade produtiva da indústria ferroviária instalada no país visa atender o mercado interno e dos países latino-americanos. Em 2018, o presidente argentino Maurício Macri autorizou a compra de 169 trens com oito carros (vagões) cada, somando 1.352 unidades do contrato de US$ 1,9 bilhão, de trens que irão rodar no subúrbio de Buenos Aires e fará integração com a rede de metrô da cidade[141]. A Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (ABIFER), a qual essas empresas são associadas, estimou que, em 2018, a produção de carros de passageiros seria de 298 unidades, enquanto, em 2017, foi de 312 unidades. Para 2019 com estimativa de ampliação, mesmo em meio à crise. A Bombardier[142] trabalhou em sua unidade em Hortolândia na modernização de carros das Linhas 1 Azul e 3 Vermelha do Metrô de São Paulo e fabricou trens do monotrilho, enquanto a Hyundai-Rotem[143] em sua unidade de Araraquara finalizou a produção de 30 novos trens para a CPTM[144]. Por sua vez, a Alstom[145], fabricou composições de trem e metrô em São Paulo, começou projeto de novos trens do metrô de Santiago, no Chile, e na produção de seis trens para a SuperVia Trens Urbanos no Rio de Janeiro.

A Tabela 17 reúne as características das ferrovias, malha ferroviária de trens urbanos, metrôs e veículos leves sobre trilhos existentes em algumas metrópoles e cidades

[141] ABIFER na Mídia. Ver: <https://abifer.org.br/abifer-na-midia-sem-novas-encomendas-fabricantes-de-trens-sugerem-propostas-para-aquecer-o-mercado/ >. Acesso em 10/02/2020.

[142] A Bombardier é uma corporação do grupo de empresas canadenses que atua na produção de aviões regionais, trens e carros ferroviários. A Bombardier Transportation representa a divisão de equipamentos ferroviários da empresa, e se tornou uma das maiores do mundo na manufatura nesse ramo de transportes com sede da matriz em Berlim, Alemanha. Seus produtos incluem locomotivas, trens elétricos, carros de passageiros e controles de sistemas de trânsito ferroviário. A empresa de transporte tem atividades em 23 países na Europa e América do Norte, mas têm filiais em: Brasil, China, Índia, Tailândia e Austrália. No Brasil produziu para o Metrô e a CPTM em São Paulo. A corporação teve faturamento, em 2016, de US$ 16,2 bilhões e lucro de US$ 553 milhões de dólares. Ver: <https://www.bombardier.com/en/home.html>. Acesso em 10/02/2020.

[143] A Hyundai Rotem é uma companhia sul-coreana fabricante de material rodante ferroviário e foi fundada em 1970, ao exportar para 29 países do mundo. Entre seus produtos destacam-se a produção de trens e locomotivas elétricas de alta velocidade e material rodante para os trens em geral. No Brasil, sua fábrica foi inaugurada em 2016, na cidade de Araraquara, e a empresa já produziu para a SuperVia no Rio de Janeiro, Metrô da Bahia, Via Quatro do Metrô de São Paulo e para a CPTM, também em São Paulo e América Latina. Ver: <http://www.hyundairotembrasil.com.br/>. Acesso em 10/02/2020.

[144] Diário do Transporte. Ver: <https://diariodotransporte.com.br/2019/06/27/cptm-conclui-entrega-dos-novos-trens-para-a-linha-7-rubi/>. Acesso em 11/02/2020.

[145] A Alstom é uma empresa de capital aberto originada de um grupo industrial francês que atua na área de infraestrutura de energia e transporte. Foi fundada em 1928 e está presente no Brasil há 63 anos, participado do desenvolvimento de sinalização ferroviária e produção de veículos. Dedicando-se ao setor de transporte ferroviário, produziu para as principais operadoras de serviços de transporte de passageiros do país como os Metrôs de São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre, Fortaleza, Recife e Brasília e o VLT do Rio de Janeiro. A Alstom tem implementado tecnologia também para operadoras de transporte de carga como a Companhia Vale. Em 2016 teve um faturamento de cerca de €6,9 bilhões de euros e lucro de US$ 1,1 bilhão de dólares. Ver: <https://www.alstom.com/pt/alstom-no-brasil >. Acesso: 10/02/2020.

pelo país, em 2019. A primeira parte mostra as ferrovias extensas nos estados e territórios, destinadas ao transporte de cargas e, alguns lugares, para passageiros. Desde a concessão das ferrovias e privatização da operação pelo governo de Fernando Henrique Cardoso, a partir de 1996, cuja malha proveniente da desestatização da antiga RFFSA foi entregue para uso e manutenção de empresas privadas, elas passaram a investir almejando aproveitar a extensa malha ferroviária, ampliar parte dela e garantir o retorno do capital aliado ao transporte de outras frações de capital representadas pela exportação de *commodities* minerais (81%) e agrícolas (14%) da produção em 2016. A Ferrovia Norte do Brasil, chamada de América Latina Logística Malha Norte S.A., tem um projeto de expansão dos atuais 735 km para 5.228 km e passaria pelos estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Goiás, Rondônia e Pará, numa evidente construção de infraestrutura ferroviária para escoar a produção do agronegócio de soja e milho que tem se expandido para novas fronteiras da Região Norte do país[146].

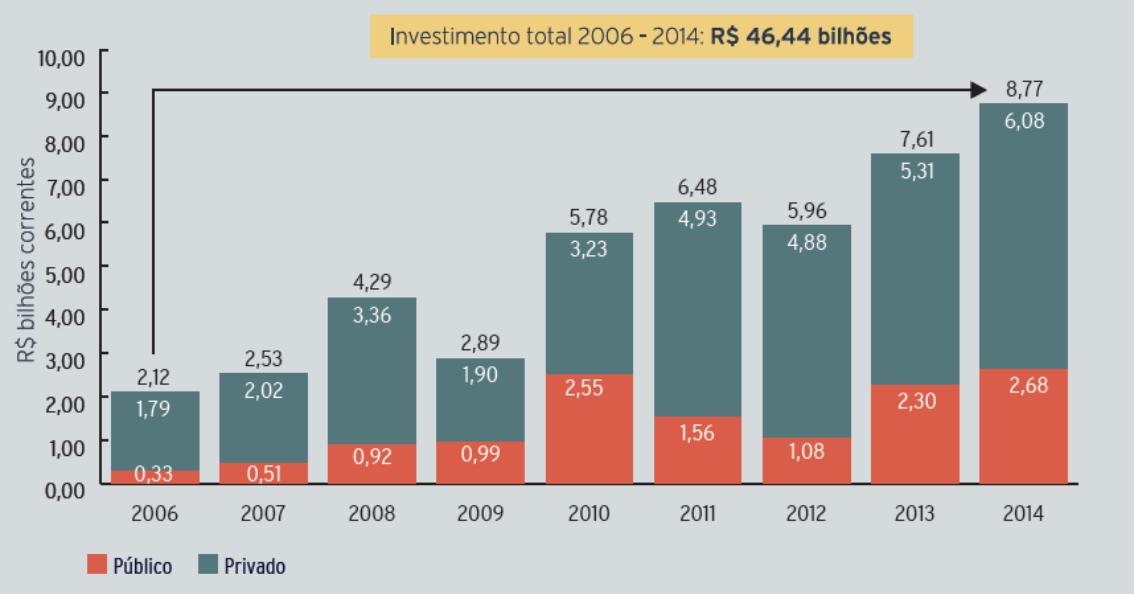
É característico da capacidade produtiva na agricultura e mineração fomentar a produção maior de locomotivas, trens elétricos e vagões para que seja direcionada ao transporte ferroviário de cargas por essa extensa malha de ferrovias, enquanto o desenvolvimento de ferrovias e metrôs urbanos tende a ser moroso e depende de governos e empresas concessionadas para investir em sua expansão[147]. Mas o setor industrial ferroviário mostra algumas características peculiares que depende da dinâmica de outros setores da economia para se viabilizar, sobretudo, no transporte de cargas. O segmento ferroviário transportou 569,8 milhões de TUK e teve aumento de 22,5% de mercadorias transportadas de 2014 a 2018, desses, em 2014, 76,6% da carga transportada foi minério de ferro, o que mostra a força dessa matéria-prima nesses anos nas exportações. Em 2018, o setor de transporte respondeu por 2,2% de crescimento do PIB do transporte, o dobro da economia em geral que fechou em 1,1%. Mas, de 2015 a 2018, em meio a crise econômica e política, o setor sofreu uma queda de 9,7%. O setor de transporte no Brasil reúne cerca de 195 mil empresas que empregam 2,5 milhões de trabalhadores com carteira assinada, tendo no segmento rodoviário cerca de 81,3% de empresas e emprega 68,2% dos trabalhadores. O segmento rodoviário é responsável por cerca de 62,8% do transporte de cargas e o ferroviário por 21% (Confederação Nacional do Transporte, 2018), o que mostra uma distinção no processo de acumulação. Na Figura 62 a seguir está exposto o investimento público-privado em ferrovias:

---

[146] Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Ver: < http://www.antt.gov.br/ferrovias/arquivos/America_Latina_Logistica_Malha_Norte_SA.html>. Acesso em 11/02/2020.

[147] A produção de trens urbanos representou 7,47% da produção de locomotivas e vagões para cargas.

Figura 62: Investimento Público-Privado em Transporte Ferroviário – 2006-2014



Fonte: CNT, dados da ANTT e Siga Brasil, 2015.

No ano de 2014, antes da crise econômica que tem assombrado a vida dos trabalhadores brasileiros, os investimentos chegaram a R$ 8,77 bilhões, sendo R$ 6,08 bilhões do setor privado e R$ 2,68 bilhões do setor público na forma de concessão que se assemelha a PPP, ao acumular no período de 2006 a 2014 R$ 46,44 bilhões em investimentos. Um aspecto importante a destacar é que esses investimentos no sistema ferroviário, em quase sua totalidade, foram direcionados para a construção, reforma e melhorias das ferrovias e compras de composições de trens para o transporte de cargas.

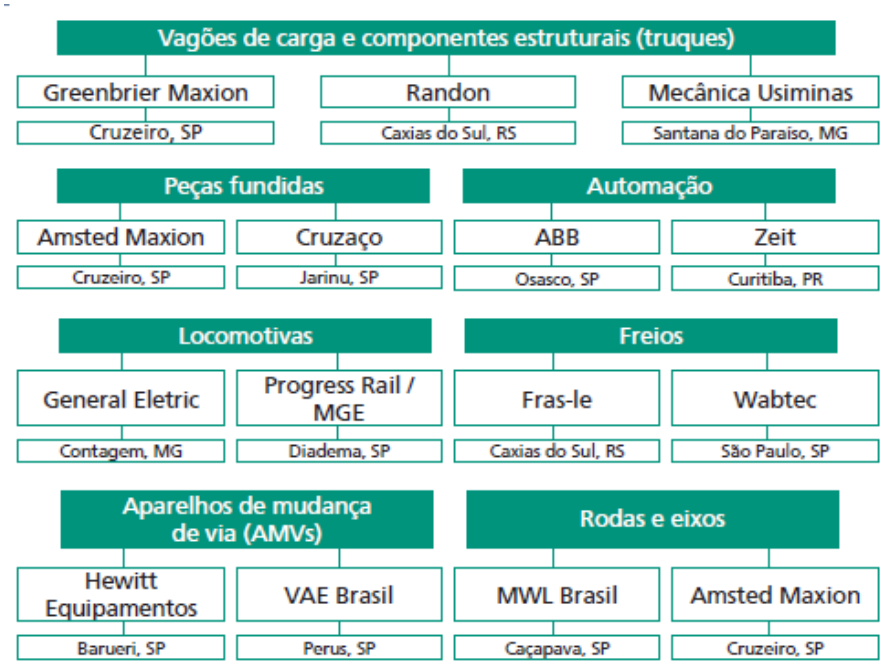
Com a concessão de ferrovias, privatização do setor ferroviário e criação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT, Lei n° 10.233/2001), a função dessa agência, que funciona como autarquia em todo país, seria a de regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços e de exploração de infraestrutura de transportes. Em instância metropolitana, o transporte metroferroviário e urbano é de atribuição de governos estaduais. No caso da RMSP, responsabilidade da STM ligada ao GOVESP, que faz a regulação do Metrô, CPTM e EMTU.

Importante destacar que há uma diferença substancial na produção de trens e ônibus para o transporte metropolitano em São Paulo e no país, e que ambos têm processos distintos de transferência de valor dessa maquinaria para o produto do transporte, no caso, representado pelo preço da tarifa. No caso dos trens, em que o processo de produção e duração de uma locomotiva, carro ou vagão são mais demorados, o tempo de rotação de seu uso como maquinaria é mais longo, diferentemente do ônibus. Uma locomotiva leva em

média três dias em três turnos de oito horas para ser montada com motor, peças e equipamentos já produzidos em outras empresas da cadeia produtiva, enquanto o ônibus leva em média uma hora e meia para ser montado. A montadora de carroceria Caio Induscar, com fábrica em Botucatu, tem a capacidade produtiva de montar 40 ônibus por dia. Por sua vez, a locomotiva tem componentes mais complexos do que um ônibus, e seu valor é maior em termos de capital investido em relação ao ônibus, por deter um quantum de tempo de trabalho socialmente necessário maior em trabalhos qualitativamente distintos e seu tempo de vida útil para reposição de componentes é de 18 anos enquanto o ônibus de 5 anos.

Segundo estudo do setorial de ferrovias do BNDES coordenador por Marcelo Ferreira (BNDES, 2017: p. 107-108), que analisa a eficiência do setor ferroviário, a indústria ferroviária brasileira se caracteriza por um parque industrial diversificado, em que grande parte das vendas de produtos para o transporte de cargas é realizada no mercado nacional, o que mostra o crescimento do setor nos últimos anos, inclusive com a instalação de novas fábricas produtoras de veículos. O setor tem inovado na produção de vagões, locomotivas menos poluentes, trens elétricos e projetos especializados, e utiliza a importação de peças e sobressalentes para locomotivas fabricadas no exterior ou mesmo para equipamentos fabricados no país. A seguir um organograma com principais fornecedores da indústria ferroviária:

Figura 63: Principais Fornecedores da Indústria Ferroviária – 2017



Fonte: BNDES Setorial 46, 2017.

O estudo do BNDES destaca que o panorama industrial é motivado pela modificação estrutural que passa o setor ferroviário, após o processo de recuperação dos ativos existentes (ferrovias e instalações) e aumento da produtividade, desde 2005, ao entrar numa fase de expansão de capacidade com a aquisição de material rodante, implantação de terminais de movimentação multimodais e aumento da capacidade da via permanente. Cabe destacar que os trilhos não são produzidos no Brasil, segundo o estudo, em razão de problemas de escala de produção e de enfrentamento de competição com fornecedores globais, o que mostra o caráter de dependência econômica da indústria nesse setor com empresas globais na produção ferroviária.

As indústrias ferroviária e automobilística dão origem à transferência de valor da maquinaria para a tarifa do transporte de cargas e de passageiros no setor de transporte, porque produzem veículos e infraestrutura (no caso da ferrovia) com alto valor agregado que, utilizados na função do deslocamento como capital constante, assumem uma característica presente na grande indústria de produção de mercadorias e bens. Analisemos de perto como isso se desenvolve no caso das empresas operadoras do transporte rodoviário de ônibus que operam o transporte metropolitano em São Paulo:

Tabela 18: Empresas de Ônibus do Transporte Metropolitano em São Paulo – 2019

Consórcio/ Permissão	Propriedade	Empresas	Passageiros Por Dia (estimados)	Frota	Capital Social Declarado (Em milhões de R$)	Faturamento estimado ano 2019 (Em milhões e R$)
INTERVIAS Área 1	Celso Veiga	Viação Miracatiba Ltda	165 mil	340	6,0	142,8
	Joaquim Amaral	Viação Pirajuçara Ltda	175 mil	360	10,0	151,2
	Grupo Vida	Viação Raposo Tavares	30 mil	83	10,0	34,8
ANHANGUERA Área 2	Família Figueiredo	Benfica Barueri Transp. e Turismo Ltda.	50 mil	137	25,8	57,5
	Grupo NSO (Família Saraiva)	Viação Cidade de Caieiras	150 mil	330	15,5	138,6
		Auto Viação Urubupungá	216 mil	430	32,0	180,6
	Grupo Del Rey	Del Rey Transportes Ltda	55 mil	160	20,0	67,2
		Auto Ônibus Moratense	58 mil	170	25,0	71,4
	Família Umada	E.T.T. Carapicuíba Ltda	68 mil	213	8,0	89,4
	Família Santos	Viação Osasco Ltda	280 mil	580	30,0	243,6
	Família Freitas	Ralip Transp. Rodov. Ltda			2,2	
INTERNORTE Área 3	Grupo NIFF (José Lasbek)	Viação Arujá Ltda	20 mil	50	370 mil	21,0
		Empresa de Ônibus Vila Galvão Ltda	260 mil	500	8,1	210,0
		Viação Transdutra Ltda	48 mil	104	8,1	43,6
	Grupo Belarmino	Viação Atual Ltda	33 mil	66	660 mil	27,7
	Família Germano	E. T. Mairiporã Ltda	40 mil	80	2,8	33,6
	Família Coelho	Real Transp. Metrop. Ltda	32 mil	65	1,9	27,3
	Grupo Guanabara	Guarulhos Transportes S.A.	70 mil	219	2,7	91,9

	(Família Barata)	Util - União Transporte Interestadual de Luxo S.A.	Não declarado	Não declarado	Não declarado	Não declarado
	Grupo Serveng	Serveng Transportes Ltda	10 mil	22	52,8	9,2
	Família Gomes	Tipbus Transp. Intermunic.			11,2	
	Família Constantino	Empresa Pássaro Marrom	150 mil	415	107,6	174,3
UNILESTE Área 4		Empresa Pássaro Marrom				
	Grupo JSL / (Família Umada)	Radial Transp. Coletivo Ltda	210 mil	500	10,0	210,0
	Família Marques	Viação Jacareí Ltda	145 mil	290	11,6	121,8
ABCDMRR Área 5 (Permissão)	Baltazar J. Souza	Empresa Auto Ônibus Santo André Ltda (EAOSA)	26 mil	52	2,3	21,8
		Viação Imigrantes Ltda	15 mil	30	12,0	12,6
		Viação Ribeirão Pires Ltda	20 mil	38	2,0	15,9
		Viação São Camilo Ltda	22 mil	45	2,3	18,9
		Auto Viação Triangulo	7 mil	14	430 mil	5,8
		Urbana Santo André Ltda	11 mil	22	1,0	9,2
		Viação Riacho Grande Ltd	36 mil	72	4,3	30,2
	Leonardo e Milton Locosselli	Expresso São Bernardo do Campo (Expresso SBC)	13 mil	27	2,0	11,3
	Família Braga	Metra (Auto Viação ABC)	250 mil	258	15,0	108,3
	José e Luiz Fogli	Trans Bus Transportes Coletivos Ltda	44 mil	88	6,0	36,9
	Grupo Terra Transportes	Mobibrasil Tansportes Diadema Ltda	48 mil	97	3,2	40,7
	Família Sófio Antônio e Carlos	Transportes Coletivo Parque das Nações	6 mil	14	1,6	5,4
	Nepart Participações	Empresa de Transporte Publix Ltda	36 mil	72	21,0	30,2
	Família Braga	Auto Viação ABC Ltda	45 mil	91	Não declarado	38,2
	Ivana e Nivaldo Gomes	Rigras Transportes Coletivos e Turismo	19 mil	39	7,0	16,3
	Fahel Participações (Fábio Eustáquio)	VIPE Viação Padre Eustáquio Ltda	5 mil	11	6,0	4,6
		Tucuruvi Transportes e Turismo Ltda	15 mil	31	3,3	13,0
		TOTAL	**2,8 milhões**	**6.084**	**491,7 milhões**	**2,5 bilhões**

Fonte: EMTU e JUCESP, 2019. Faturamento das empresas estimado com base em uma delas.

As empresas de ônibus intermunicipais da RMSP mostram composições e tamanhos diferentes, e apresentam uma amostra de como o negócio no transporte tem sido lucrativo para seus acionistas e proprietários. Não por acaso, liberais e empresários defendem que "não há almoço grátis" para justificar a cobrança da tarifa. Já o Movimento Passe Livre defende o passe-livre e também a tarifa zero, ao entender que há um custo que pode ser assumido pelo Estado e o direito à circulação ser garantido para todas as classes sociais, sobretudo, para os trabalhadores mais pobres e estudantes. No entanto, o aumento da tarifa no transporte sempre é justificado por empresários e governos como algo inevitável, devido ao aumento dos custos, da inflação e é contestado por parte do movimento social como sendo algo para atender a ganância do lucro dos empresários. Há verdades dos dois lados, pois há o custo de um lado e há o lucro de outro, mas há algo que não aparece e discutimos nesta tese.

A transferência de valor da maquinaria ônibus para o valor da tarifa é o aspecto oculto no debate sobre transporte e expõe a dinâmica do processo de acumulação, pois a tarifa sofre recorrentemente pressão para o aumento de preço em decorrência da queda tendencial da taxa de lucro devido ao crescimento da composição orgânica de capital expresso na maquinaria e instalações, já que as empresas precisam investir em modernas garagens e CCO's, troca periódica da frota e custear a flutuação do preço do diesel, insumos e matérias de manutenção como pneus e outros artigos. Enquanto capital constante isolado, a maquinaria não gera valor, mas em relação com o capital variável num processo produtivo de trabalho, esse capital constante transfere o valor da máquina – trabalho morto – para o produto por meio do trabalho vivo, nesse caso a tarifa. O preço da tarifa é a expressão monetária do valor, mais precisamente do trabalho humano objetivado na mercadoria. A grandeza de valor da mercadoria tem relação necessária e decorre do tempo de trabalho socialmente necessário, e sua força produtiva ampliada a cada ciclo de acumulação e revolucionamento da produção tende a diminuir esse tempo de trabalho para a produção de uma mercadoria, nesse caso o ônibus que, como já foi mencionado, uma fábrica pode produzir 40 unidades em um dia. Por isso, na medida em que a maquinaria tem valor ela transfere valor ao produto, aspecto que a constitui num componente do próprio valor em movimento (relação), e ao invés de barateá-lo, ela o encarece na proporção de seu próprio valor (Marx: 2013: p. 460).

Uma empresa de ônibus que detém 200 ônibus em sua garagem e precisa ampliar sua frota em 20 novos ônibus vai ao mercado para realizar essa necessidade. Mas comprar essa quantidade de ônibus não é como comprar celulares ou televisores, é preciso encomendar diretamente na fábrica.

Para melhor explicitar, designaremos por capitalista A essa empresa de ônibus e capitalista B a fábrica de ônibus. O capitalista A encomenda do capitalista B 20 novas unidades de ônibus que, diante de sua demanda de produção para outros capitalistas no Brasil e na América Latina, se comprometeu a fazer a entrega em um mês. Cada ônibus urbano sai da fábrica do capitalista B como produto pelo preço de R$ 410 mil[148], e entrará na garagem do capitalista A como bem de capital, e nesse caso, como capital constante. Essa compra é para ampliar a produção e viagens por meio de novas linhas, mas também é para substituir 5 ônibus que daqui a seis meses terão que sair da frota, já que a empresa precisa trocar sua frota periodicamente a cada sete anos. Os 5 ônibus que sairão da frota serão vendidos por R$ 70 mil para algum munícipio pequeno para transporte escolar, porque já detém mais de 15 anos

[148] Para se ter uma dimensão da grandeza de valor, uma locomotiva sai da fábrica pelo preço de US$ 2 milhões de dólares, que na conversão do dia 12/02/2020 chegou a R$ 8,7 milhões de reais.

de existência e representam a parte mais antiga da frota. Isso é comum em quase todas as empresas, seja de ônibus urbano ou rodoviário: ter esse setor de vendas de ônibus usados.

Esses ônibus usados, ao longo de 15 anos de existência, já transferiram o seu valor para a tarifa do transporte em pouco tempo e, em breve, serão substituídos por novos que iniciarão um novo ciclo de rotação do capital. Cabe destacar que a maquinaria ônibus entra por inteira no processo de trabalho de deslocamento de passageiros de um ponto a outro, mas apenas parcialmente no processo de valorização, já que a transferência de seu valor ocorre paulatinamente nessa atividade produtiva e não de uma só vez. Ela está associada ao tempo de rotação do capital que tratamos no Capítulo 2. Como mostrou Marx (2013: p. 461-462), na maquinaria não só o corpo de uma máquina de trabalho é coletivamente consumido por suas múltiplas ferramentas, mas a mesma máquina motriz, além de ser uma parte do mecanismo de transmissão, é coletivamente consumida por muitas máquinas de trabalho. Por isso, devido à diferença entre valor da maquinaria e a parcela de valor transferido a seu produto diário, o grau em que essa parcela de valor o encarece vai depender da dimensão e volumes deles.

A transferência de valor desses 20 novos ônibus que chegaram após um mês à garagem do capitalista A por um valor total de R$ 8,2 milhões de investimentos, entram agora no processo de trabalho cotidiano de transporte de passageiros e vão cumprir seus ciclos de rotação do capital. Os ônibus chegam com divulgação na mídia e dão visibilidade para uma empresa que investe na melhoria do transporte e conforto de seus passageiros, mas, para além das aparências, sua caixa de pandora guarda segredos que a propaganda passou longe de mostrar. A empresa do capitalista A que transportava cerca de 193 mil passageiros por dia passará a transportar 200 mil. Sua estrutura de operação é composta por uma CCO, manutenção na garagem, 674 trabalhadores divididos entre técnicos de manutenção, administração, operadores de GPS, motoristas, inspetores e sem cobradores, já que a empresa usa um sistema que permite a bilhetagem eletrônica, dádiva do desenvolvimento das forças produtivas, mas, também, gera desemprego de ao menos dois cobradores por ônibus e sobrecarrega os motoristas com outras funções. Mas a empresa do capitalista A necessita contratar 40 novos motoristas para revezar em dois turnos a condução desses novos veículos o que, na sua visão, aumentará o custo para R$ 286,1 mil por mês em salários, encargos sociais, vales transporte e refeição, impostos, combustível e manutenção dos veículos.

Sociologicamente, são esses novos trabalhadores juntos aos demais, como operários do transporte, que vão realizar o milagre do processo de acumulação e valorização que é o de acrescer ao capital investido mais-valor na atividade de transporte, além de realizar o movimento de transferência de valor da maquinaria ao produto por meio desse trabalho.

Esses novos ônibus, com tempo de vida médio de 10 a 15 anos antes de serem substituídos por novos, cumprirão sua função de transferência de valor por meio de uma tarifa média de R$ 6,90 reais por passageiro, condição que permite a empresa faturar por mês cerca de R$ 2,1 milhões de reais somente com esses ônibus, sob um custo de R$ 286,1 mil reais. Nesse cenário, considerando condições normais de operação do transporte e fluxo de passageiros, a empresa do capitalista A, em seis meses de atividade com 20 novos ônibus e 40 novos motoristas terá o seu capital investido retornado à sua forma original de capital monetário e com um capital acrescido, decorrente do mais-valor gerado pelo trabalho. Esse capital acrescido pode então cumprir diversas funções como novos investimentos, pagamentos de salários futuros, manutenção, etc., além de ser gasto como lucro de seus acionistas ou proprietários. Contudo, parte desse capital precisa se juntar ao montante de capital acumulado representado pelos demais ônibus da frota e instalações da empresa, cujo valor de mercado precisa ser sempre crescente para atrair novos investimentos e permitir a expansão desse valor por meio da intensificação do trabalho e produção de viagens diárias na metrópole.

O exemplo acima mostra como a acumulação é intensiva e tende a se tornar extensiva, no caso de uma empresa de ônibus. Um estudo da ANTP (2017b) sobre os custos dos serviços de transporte público de ônibus estabeleceu uma metodologia de coleta de dados, cálculos de coeficientes, análise de risco, cálculo dos custos e das tarifas. Segundo esse método de custos dos serviços, que obtém dados que caracterizam o sistema de transporte a partir de uma série de índices, fatores e coeficientes relativos aos insumos, para estimar os custos variáveis, os custos fixos, a remuneração pela prestação dos serviços – no caso, do capital –, e os custos tributários, cuja soma compõe o custo total do sistema. Para a ANTP, esse método pode ser aplicado às diferentes realidades operacionais observadas no Brasil, e propõe a coleta de dados operacionais, insumos, tributos e subsídios para, na segunda etapa, calcular os coeficientes de consumo, vida útil e valor residual dos veículos e sua depreciação, remuneração e custo da força de trabalho. Na terceira etapa, propõe a análise de risco; na quarta etapa, o cálculo de custos variáveis, custos fixos, remuneração do capital e tributação; e na quinta etapa, a definição da tarifa técnica e tarifa pública.

Após três estudos de caso para exemplificar a aplicação dessa metodologia, a ANTP apresentou o seguinte resultado em relação ao primeiro caso. O caso 1, cuja empresa possui 144 ônibus, representa o sistema de transporte público de pequeno porte com veículos básicos *padrons* (modelo de ônibus) e opera 53 linhas. Segundo a simulação são transportados cerca de 1,7 milhão de passageiros por mês, o impacto da gratuidade na tarifa é de 16,5% e a arrecadação mensal é de aproximadamente R$ 4,9 milhões (com a tarifa vigente de R$ 3,45).

O sistema operado conta apenas com linhas radiais, diametrais e interbairros, e os ônibus possuem bilhetagem eletrônica e GPS. Toda a infraestrutura da garagem é alugada (ANTP, 2017b: p. 59). Então se chegou ao seguinte resultado:

Tarifa Pública:

$$\frac{\text{R\$ 1.740.241,77 (CV) + R\$ 3.069.749,90 (CF) + R\$ 241.461,58 (RPS) + R\$ 210.477,22 (T) – R\$ 0 (S)}}{\text{(R\$ 4.864.286,10 / R\$ 3,45)}} = \text{R\$ 3,73}$$

Os custos variáveis (CV) somados aos custos fixos (CF), remuneração pela prestação dos serviços (RPS) e Tributos de Direitos (T) subtraído o subsídio (S) (que nesse caso não houve), e dividido pelo faturamento e a tarifa corrente, chegou-se à tarifa pública que deve ser aplicada, ou seja, nesse caso precisa ser elevada para R$ 3,73, sob uma taxa de lucro de 8,75%. A complexidade de definição da tarifa passa por essas variáveis e o elemento essencial para desvelar o aumento é a transferência de valor.

Com isso, o capital antecipa o valor aplicado, que voltará com a transferência de valor e o mais-valor acrescido pelo trabalho, ao antecipar o valor do capital circulante e da força de trabalho que repõe o valor pago antecipadamente na própria atividade realizada. Em síntese, o trabalhador paga seu salário com a atividade que realiza no final do mês e só recebe depois de realizar a atividade, mas o capitalista, para garantir os processos de trabalho e valorização, precisa antecipar o pagamento da força de trabalho, que será produzida na atividade pela própria força de trabalho além de seu mais-valor acrescido. É esse valor acrescido pelo trabalho e transferido para a tarifa do transporte que faz os empresários pressionarem pelo aumento constante do preço da tarifa para reduzir seu tempo de rotação, pois as empresas de ônibus, por meio de investimento, transferência de valor e geração de mais-valor promovem o processo de acumulação no setor de transporte. Portanto, o que se paga na tarifa de transporte não é só o custo do transporte, mas a acumulação que está embutida no preço e oculta na forma preço que não aparece imediatamente, relação social mediada pelo trabalho abstrato que explica a diferença entre capital social e faturamento das empresas na Tabela 17, que mostra a existência de uma "caixa preta" desconhecida pelos trabalhadores e população em geral, caixa de valores reduzidos ao aspecto de que o transporte tem custo e os passageiros precisam pagar por eles.

Por isso, no próximo item, analisamos com mais detalhes os impactos dessa forma de produção de valor no transporte para a circulação e condições de vida dos trabalhadores.

3.2. Precarização e uberização da força de trabalho: a urgência da tarifa zero

Como vimos no item anterior, a indústria do transporte de cargas e passageiros se inicia na complexa cadeia produtiva de veículos automotivos e ferroviários, produzidos e vendidos para empresas operadoras de transporte na medida em que elas crescem e demandam novos veículos ante o crescimento da demanda de transporte. Essas empresas operadoras introduzem ônibus, caminhões, trens elétricos, locomotivas e vagões como capital constante que vai cumprir a função de capital fixo que, junto ao capital circulante (combustível, pneus, óleo, etc.) e capital variável representado pela força de trabalho, dão movimento ao processo de trabalho como suporte do processo de valorização do capital na atividade de deslocamento de cargas e passageiros, e promovem a transferência de valor dessa maquinaria, produzida nas fábricas de ônibus e trens, para o valor da tarifa do transporte.

Esse valor que se valoriza no processo de trabalho e em grau crescente do desenvolvimento das forças produtivas provoca encarecimento do produto pela transferência dos múltiplos valores contidos na maquinaria, na matéria-prima e nos insumos, a depender da dimensão e volumes dessas mercadorias, ainda que o preço da mercadoria caia relativamente com o aumento da produção e quantidade das unidades em certos momentos. A diferença básica está na distinção entre preço e valor, sendo o primeiro a expressão monetária do valor, enquanto o valor tende a ser exponencial e crescente, e o preço pode variar de acordo com as flutuações do mercado ou bolsa de valores. Mas, quando o preço de algum produto cai, tal queda decorre da superprodução de uma determinada mercadoria, que, mesmo tendo aumentado em quantidade, pode manter estável ou até crescente o valor desse processo como um todo, de modo que pode ocorrer uma queda de preço ao consumido no mercado, queda que não se verifica, historicamente, no serviço de transporte coletivo de passageiros.

Diante das relações sociais que produzem valor e determinam as condições de vida da classe trabalhadora a partir das relações de produção e forças produtivas em desenvolvimento, as condições de deslocamento desses trabalhadores, sobretudo, aqueles que habitam as periferias da metrópole, tornam-se dependentes do transporte motorizado, seja ele por modo individual ou modo coletivo. Com isso, devido à segregação urbana existente na metrópole no lugar de viver, o que provoca uma separação entre o lugar de viver, expresso pelo local de residência, com o local de trabalho que, nas relações de classes, provoca uma distância social entre eles, a necessidade de deslocamento e milhares viagens diárias são divididas entre tipos de transporte como automóveis, motos e veículos particulares, que compõem o transporte individual, e ônibus, trem e metrô, que compõem o transporte coletivo.

O custo de reprodução da força de trabalho representa o termômetro geral da condição de vida dos trabalhadores, e tal condição de vida está mediada pela *condição socioespacial* enquanto "condição, meio e produto da reprodução social" que implica na separação entre residência, trabalho, educação, etc., mas também nas condições da rede de transportes (fixo) e dos deslocamentos (fluxos) em termos de custo, qualidade, distância, mobilidade e tempo. Ademais, o desenvolvimento da rede de transporte com interligação de modais diferentes poderia permitir rápido deslocamento e maiores possibilidades de mobilidade urbana. Contudo, numa metrópole com desigualdades urbanas estruturais, em que o sistema de circulação é a expressão das segregações socioespacial, racial e urbana, apreender as diferentes condições entre as classes sociais se tornou um desafio, pois há rapidez para as classes dominantes e demora aos trabalhadores. Por isso, entender o custo de reprodução da força de trabalho contribui para apreender as condições gerais de sua reprodução social. Mas, para tanto, é necessário antes realizar uma breve exposição da noção de classe social que baseamos para análise.

A classe trabalhadora no Brasil e no mundo tem passado por mudanças nas últimas décadas em decorrência do metabolismo social do capital. Na condição de proletariado, essa classe social, que é composta por trabalhadores assalariados formais e informais, nos séculos XIX e XX teve sua imagem associada aos trabalhadores fabris manuais e egressos da indústria fordista-taylorista. Com o desenvolvimento capitalista, sobretudo, nas economias da periferia do modo de produção, a expansão do capital para vários setores e segmentos e, com a diminuição do contingente de operários nas fábricas tradicionais, tal processo desdobrou-se na diversificação do trabalho e provocou uma heterogeneidade da classe que realiza o trabalho. Para ajudar a resolver a confusão sobre formação e afirmação das classes sociais, partimos da noção de Ricardo Antunes (2003; 2005; 2009), que expôs um modo abrangente de entender a classe trabalhadora em relação às demais classes. A classe trabalhadora, atualmente, para ele, compreende a totalidade dos assalariados, homens e mulheres que vivem da venda de sua força de trabalho e são despossuídos dos meios de produção. Nesse caso, meios de trabalho, ao não ter alternativa de sobrevivência, senão vender o único bem que possui: a sua força de trabalho sob a forma do assalariamento (Antunes, 2005: p. 48-49).

Essa é uma noção que já estava em Marx, mas que Antunes resgata, analisa e atualiza no processo de precarização do trabalho no século XX, partindo do referencial da diversidade da classe trabalhadora inserida em uma unidade que é a que chamou de "crise estrutural" do capital. Nesse sentido, a classe trabalhadora reúne os trabalhadores produtivos

na condição de operários nas fábricas tradicionais e de novos setores de produção como o de tecnologia da informação, robótica, transporte, comunicação, etc., mas também os trabalhadores improdutivos de setores como comércio, serviços públicos e privados, bem como os de setores informais do comércio popular e etc. Essa diversidade de trabalhadores por funções e serviços advém do desenvolvimento da divisão do trabalho, aspecto que provocou a fragmentação da classe trabalhadora e consequente dificuldade de organização e ação política por meio de sua unidade enquanto classe, limitando-se as categorias e funções de trabalho e a reprodução social, quando consegue se organizar coletivamente nessas instâncias.

Por isso, compreender a formação de uma classe social passa pelo entendimento da relação com sua classe antagônica, e a interpretação dessas relações de classes implica apreender o processo dinâmico que tem origem com divisão social do trabalho e propriedade privada dos meios de produção, que determinam inicialmente a posição e as funções de trabalhadores, gestores e capitalistas nos processos de trabalho e valorização. Mas elas (divisão do trabalho e propriedade) não são suficientes em si para entender o "complexo de complexos" que se tornou a sociedade e sua reprodução, já que os trabalhadores estão despossuídos dos meios de produção, do controle do trabalho e da reprodução, encarando formas como uberização e pejotização, além do componente espacial e urbano que contribui para a diferenciação de classes, objeto de nossa análise.

Nessa perspectiva, só podemos conhecer concretamente as classes em seu movimento real se investigarmos os elementos sobre os quais elas repousam, isso implica ver relações, ações e disputas políticas de seus agentes. A partir do marxismo, estabeleceram-se os pressupostos resumidos na relação entre produção, distribuição, circulação e consumo, momentos de um processo que expressa a totalidade social e permite a compreensão da sociedade, e foi possível, a partir dessas noções, analisar que, a cada divisão social do trabalho havia uma nova determinação das relações de produção de classes e dos indivíduos entre si, baseada no entendimento de que o modo de produção capitalista fundamenta-se na contradição central entre a produção social da riqueza e sua apropriação privada por classes de indivíduos particulares, aspectos que definiriam a distribuição desigual e acesso à riqueza a partir da divisão entre as classes e o assalariamento da força de trabalho.

Mas, há três fatores explicitados nas obras de Marx e na teoria marxista que ajudam a compreender a formação das classes sociais: 1º) as classes se formam a partir da posição e função dos indivíduos no processo produtivo (relações de produção); 2º) as classes se constituem em relação antagônica e de interesses contrários diante de outras classes (relações de classes); 3º) as classes se consolidam na luta e ação política em relação aos seus

interesses e alianças de classe (luta política e econômica). Os três momentos distintos e simultâneos permitem entender a relação contraditória entre relações de produção e forças produtivas (infraestrutura econômica) e determinadas formas de consciência social (superestrutura política, jurídica e ideológica) que explicitam a tríade valor, exploração e classes. Então, na chave analítica do marxismo, podemos interpretar as classes sociais na condição de agentes coletivos compostas por indivíduos que se constituem a partir da divisão social do trabalho, mas que se formam no processo de produção e reprodução na luta por seus interesses na apropriação do valor e alianças que se evidenciam em determinadas conjunturas.

Portanto, para uma análise das classes sociais é fundamental considerar a estrutura e a conjuntura do movimento real da formação social específica que se pretende apreender, mas também a condição analisada por Thompson (1997) que é a experiência na formação da classe trabalhadora, ao formar uma tríade dialética entre estrutura, experiência e conjuntura para se compreender o momento desse movimento da classe trabalhadora e das respectivas classes sociais[149], isso inclui as relações socioespaciais e a vida cotidiana na reprodução.

Com base nesses pressupostos, o custo de vida e de reprodução da força de trabalho perpassa as formas variadas em que se encontra o trabalho na metrópole de São Paulo. Entre os (as) trabalhadores (as) que entrevistamos nos grupos focais e responderam ao nosso questionário de pesquisa, três são técnicos, sete pesquisadores/professores, uma supervisora de limpeza, quatro teleoperadores, dois pedreiros, uma caixa, dez auxiliares de limpeza, quatro domésticas, três diaristas, três ajudantes de pedreiros e duas do lar. Entre os técnicos, uma tem formação técnica em auxiliar de enfermagem; uma formação universitária em marketing e propaganda; e um com formação em Serviço Social. Entre os pesquisadores/professores, quatro com formação universitária em Ciências Sociais; dois em História; um em Museologia; e um em Fotografia. Essas três primeiras categorias de trabalho (técnico, pesquisador e professor) constituem os trabalhadores intelectuais, que realizam o trabalho de pesquisa e ensino e contribuem para a formação de uma coletividade, mas como uma diferença: a técnica em auxiliar de enfermagem realiza trabalhos manuais em procedimentos cirúrgicos no hospital em que trabalha, e quem geralmente pensa e planeja o

[149] A importância das classes sociais se percebe na tradição marxista, essencial para o entendimento dos conflitos sociais; e na tradição weberiana, que permitiu a compreensão da situação socioeconômica dos indivíduos. As classes modernas resultaram das transformações nas sociedades industriais, o que exige a compreensão da dinâmica, do processo e das posições sociais correspondentes aos agentes. Após a última reestruturação produtiva do capital, o conceito de classe social passou por um período de baixas e fortes negações a partir de teorias que defendiam o "fim das classes" em meio à chamada crise do marxismo, após questionarem as razões de sua hegemonia e de desenvolverem teorias explicativas sobre mobilidade social que deixava de lado o conflito. Mas o processo de urbanização contribuiu para a expansão da segregação das classes no espaço urbano produzido, aspectos analisados nessa tese.

trabalho junto à equipe média é a enfermeira padrão. Todas e todos recebiam um salário na faixa entre 2 e 4 salários mínimos. As demais categorias como teleoperador, pedreiro, auxiliar de limpeza, doméstica, diarista, etc., constituem os trabalhadores manuais, que executam trabalhos manuais de ligação para clientes, construção civil, limpeza e outras atividades e recebem entre 1 e 2 salários[150].

As formas de trabalho desses pesquisadores/professores são distintas e mostram a dificuldade de compreensão das relações de classes como fator determinante da posição de cada um no processo de produção e reprodução social. Primeiro, porque no caso dos pesquisadores, eles trabalhavam no Centro de Pesquisa e Documentação Histórica de Guaianases (CPDOC Guaianás) e desenvolviam o projeto "Passagem Funda" via edital com a Prefeitura do Município de São Paulo, por meio da Lei de Fomento à Cultura da Periferia[151] via Secretaria de Cultura, que permitiu continuidade do trabalho de pesquisa, documentação e acervo de memória de trabalhadores e habitantes dos distritos de Lajeado, Guaianases, Cidade Tiradentes e São Mateus. Como o recurso foi via política pública para a cultura, o coletivo do CPDOC propôs um projeto para mais dois anos, tendo seu primeiro projeto conveniado como Ponto de Cultura intitulado "Nas trilhas dos Guaianás", em que realizaram exposições e produção do documentário "Na periferia do samba", enquanto o atual tem por objetivo documentar a memória social e preservar os bens culturais, histórias e imagens dos distritos[152].

Enquanto coletivo de pesquisadores(as), o CPDOC nasceu da necessidade de trabalhadores (as) com atuação pelos movimentos culturais de pesquisar, documentar e registrar a memória da classe trabalhadora que não foi considerada na construção desses bairros e distritos. Na formação das periferias, como processo de metropolização urbana do trabalho no espaço produzido em São Paulo, a classe trabalhadora foi excluída do discurso hegemônico e somente seus membros podem contar as histórias apagadas pela história oficial. Como cantou e sambou em prosa e verso, em 2019, a Estação Primeira de Mangueira deixou o recado da importância da história e da memória ao dizer "Brasil, meu nego deixa eu te

[150] Salário mínimo de 2019.
[151] A Lei de Fomento à Cultura da Periferia de São Paulo, Lei nº 16.496/2016, foi uma lei de iniciativa popular construída pelo Movimento Cultural das Periferias, que fez um movimento de mobilização, discussão e coleta de assinaturas para a aprovação dessa lei com o objetivo de promover a produção de ações artísticas e culturais nas periferias e quebradas de São Paulo, e o intuito foi o de direcionar recursos públicos para fomentar coletivos culturais que atuam nesses territórios periféricos. Ver: Silvia Lopes, *Território, Cultura e Política*: Movimento Cultural das Periferias, Resistência e Cidade Desejada, São Paulo, Tese de Doutorado, FFLCH USP, 2017; e Marcello Nascimento de Jesus, *À margem da cultura*: O conceito de periferia na aplicação da Lei 16.496/2016 em São Paulo, São Paulo: Trabalho de Conclusão de Curso, Geografia IFSP, 2017.
[152] Ver CPDOC Guaianás <https://cpdocguaianas.com.br/> Acesso em 17/02/2020.

contar / A história que a história não conta / O avesso do mesmo lugar / Na luta que a gente se encontra". Conforme destacou Silvia Lopes Raimundo (2017):

> É importante salientar que excetuando alguns trabalhos, como, por exemplo, as letras das músicas do Adoniran Barbosa e os livros de Carolina Maria de Jesus, que alcançaram a fama e puderam respectivamente ser ouvidos e lidos, a classe trabalhadora foi excluída do discurso hegemônico (Caldas, 1995). [...] Cidade de trabalhadores mobilizados, São Paulo é um centro de acumulação de capital que submeteu toda uma classe às piores condições de vida. Deraldo, o poeta do filme "O homem que virou suco", um nordestino que foi confundido com Severino também migrante, seu sósia, operário que assassinou o patrão no dia da festa na qual recebe uma homenagem como bom funcionário, encarnou o papel reservado pelo sistema a milhares de nordestinos que tiveram suas cidadanias sequestradas. Estes trabalhadores foram transformados em massa pelo sistema, metaforicamente, a mesma vinda do bagaço, a sobra do "suco de laranja". Porém, com todos os preconceitos e opressões sofridos na cidade do projeto de modernização em ação, o repentista e intelectual do povo, detentor de cultura, resiste e escreve um livro sobre própria história. "É a história do nordestino, o cara que chega a São Paulo trabalha, luta e acaba passando fome e vira suco de laranja"[153] (Raimundo, 2017: p. 37-38).

A análise e o resgate de Raimundo ajudam entender a relação da classe trabalhadora, em especial sua composição migrante nordestina e negra, com a expansão da metrópole na periferização do espaço por meio da metáfora do filme em que o trabalhador nordestino "vira suco", ao ser triturado pelas condições de trabalho e vida em São Paulo. Essa imagem do "bagaço da laranja" que transforma o trabalhador migrante é resultado da superexploração do trabalho e da espoliação urbana, o que faz lembrar-se da expressão "moinho de gastar gente" de Darcy Ribeiro (1995) ou mesmo "máquina social de trabalho" de Marx (2013), para caracterizar um processo social oculto com sérias consequências para os trabalhadores, sobretudo, os mais pobres.

A pesquisa e a análise realizadas pelo CPDOC vão nesse sentido, o de mostrar as condições de vida desses trabalhadores que habitam esses distritos, em sua maioria, migrantes nordestinos e negros de outras partes do país, para registrar e preservar essas memórias vividas no cotidiano dos bairros. Contudo, a importante trajetória de pesquisa do CPDOC, enquanto trabalho intelectual improdutivo para o capital, mas essencial para a memória da classe trabalhadora e da população da periferia, se inicia num contexto de desemprego estrutural e precarização do trabalho, que vem atingindo todos os setores da economia e segmentos de trabalho. As histórias de pedreiros, donas de casas, domésticas, auxiliares de limpeza, etc., que compõem a classe trabalhadora e habitam esses distritos da Zona Leste são contadas nesse projeto de memória, sendo um tipo de trabalho realizado com dificuldade e precariedade, a começar pelo recurso disponível para os pesquisadores. Eles

[153] O filme "O homem que virou suco" (1981) de João Batista Andrade.

enviam um projeto que precisa conter cronogramas de atividades, financeiros e técnicos para a realização da pesquisa, e parte dos valores é para recursos humanos – salários, vales transporte e refeição desses trabalhadores pesquisadores. Como se organizam de forma autogestionária, os recursos humanos são divididos de modo equânime: todas e todos recebem uma renda/salário de R$ 1.400,00 que, para os padrões de reprodução, está abaixo de suas necessidades. Por essa condição, todos os integrantes dispõem de outros empregos em atividades como docência em escolas públicas, particulares, cursinhos, pós-graduação e trabalho de pesquisa em outros institutos. Para realizar uma atividade essencial de memória para a classe trabalhadora periférica por meio desse projeto de fomento, eles precisam dispor de outras ocupações para garantir o básico de reprodução de suas vidas, o que mostra o lugar da pesquisa no Brasil e de sua precariedade que atinge também pós-graduandos.

Por isso, avaliação de alto custo do transporte na reprodução social é unânime entre todos os entrevistados nos grupos focais e que responderam ao questionário. No caso dos pesquisadores e professores, eles relataram da seguinte maneira:

> Pagar pelo o que é público acho uma falta de respeito, e ainda com essa qualidade ruim do transporte. Teve uma experiência em São Paulo que achei válida, mas foi muito reduzida (Ireldo Alves, 2019).
>
> Sim, considero caro. Eu só pago dois transportes por dia, geralmente, a depender pago mais de 4,5 por reuniões e outras atividades. Então, no mínimo pago 8 e pouco por dia, teve dia que já paguei mais de 20 reais (João Pedro da Conceição, 2019).
>
> Caríssimo, sobre pagar é uma questão, teria de ser algo no mínimo justo, de acordo com a manutenção, porém nós contribuímos de outras formas para o município e o transporte deveria ser mais acessível para todos, porém a triste realidade é que acaba sendo uma fonte de lucro para as empresas se distanciando da sua função social, onde, ao meu ver, melhor seria se fosse gratuito e garantisse o direito a cidade para todos (Allan Cunha, 2019).
>
> Considero caro. Na cidade de Agudos é passe livre para todos (Fernando Filho, 2019).
>
> Caríssimo. O transporte deveria ser gratuito. Ouvi falar de experiências em algumas cidades, mas de forma superficial (Fábio Ribeiro, 2019).
>
> Eu acho que o transporte deveria ser público e gratuito. Salvo engano, há uma experiência recente de passe livre numa cidade de São Paulo, mas sei pouco sobre isso (Janaína Monteiro, 2019).
>
> Sim, o transporte é caro tanto para o bolso como para a vida das pessoas. O transporte assim como a saúde e educação devem ser gratuitos ou no máximo, considerando uma sociedade desigual, que os ricos paguem o transporte dos trabalhadores (Renata Sousa, 2019).

Em geral, todos (as) entrevistados (as) se mostraram indignados com o preço da tarifa no transporte, mas somente os trabalhadores intelectuais, talvez por disporem de mais informações e por terem se formado em cursos de graduação nas Ciências Sociais, História e Fotografia e participado das manifestações contra o aumento da tarifa organizada pelo MPL,

apresentaram de imediato a necessidade de o transporte ser gratuito à população para garantir o direito à cidade a todos (as).

Importante destacar que foi a partir da década de 1970 que o capital intensificou o processo de reestruturação produtiva em escala global em decorrência da urbanização, ao modificar o processo produtivo então baseado no fordismo-taylorismo para formas de produção e acumulação flexíveis visando recuperar seu padrão de acumulação de ciclos anteriores de produção. Nesse contexto, o capital introduziu diversas modalidades de trabalho precário com o objetivo de recuperar a taxa média de lucro e expandir as formas de acumulação por meio de "empresa enxuta", "empreendedorismo", "trabalho voluntário" etc., dentre os mais diversos modos alternativos de trabalho precário e ideologia neoliberal que habita a consciência. Um extenso debate sobre trabalho precário tem sido travado nas Ciências Sociais e Sociologia, com estudos sobre sua origem e desdobramentos nas economias centrais do capitalismo e sua recepção e relativização no capitalismo dependente no Brasil que, diante de sua herança colonial e escravista, já se inseriu de forma precária no capitalismo, sendo a precariedade uma regra geral que dispõe também de formas de trabalho pauperizadas que beiram a miserabilidade de parcela da população por meio do "trabalho escravo" em mineração e outras atividades econômicas extrativistas. (Antunes, 2009; Braga, 2012).

Enquanto regra presente nas relações de trabalho, o trabalho precário no Brasil fundamenta as atividades de trabalhadoras domésticas e diaristas, cujas condições de trabalho já analisamos no Capítulo 1. Além dos baixos salários, pois recebem entre 1 e 2 salários mínimos e não dispõem de direitos trabalhistas em sua integralidade, as diaristas e domésticas se deparam com os altos custos do transporte para circular não apenas para o trabalho, mas para resolver sua condição de vida pelas atividades de reprodução como fazer compras de dispensas do mês. Alguns relatos destacam suas percepções:

> Eu não pago mais, mas eu acho caro. É caro. Eu acho! Porque você paga R$ 4,00. Se você for daqui lá em Itaquera você paga R$ 4,00. Se você for daqui lá no centro, você paga R$ 4,00. É muito caro. E tem ônibus que é mais caro: o intermunicipal ainda é mais caro. E uns ônibus velhos lá em Santo André. Só o trólebus que é novinho. (Natalina da Silva, 2018).
>
> É caro porque é uma coisa que não é aquele luxo. Aquela coisa maravilhosa. Então, ele é caro. E subiu essa semana (Márcia de Oliveira, 2018).
>
> Somente eu, que ando cinco minutos, eu pago R$ 4,90 para andar cinco minutos. Às vezes não é nem cinco minutos. É R$ 4,90. Às vezes eu pego sentido Cotia e pego qualquer um que sobe e vai, né. Às vezes eu pago R$ 7,30 para andar três pontos. Porque é perigoso e tem que subir, né. Mas R$ 7,30? É horrível! É muito caro! (Adriana dos Santos, 2019).

> Eu digo assim, calcular de cálculo eu não sei. Eu sou péssima nesse negócio de número e matemática. Mas é bem pesado pra mim (Eliana M. dos Santos, 2019).
>
> Eu gasto R$ 20,00 por dia! (Maria da Graça, 2019).
>
> E a gente não tem a opção igual ao Bilhete Único em São Paulo (Vanessa dos Santos, 2019).
>
> É lotado! Tipo dia de sábado que você precisa ir lá resolver alguma coisa que, geralmente, eu nunca vou. Mas preciso ir às vezes. Uma tortura o ônibus. (Eliana M. dos Santos, 2019).

As percepções das diaristas e doméstica mostram o alto custo da tarifa, o peso que o custo tem no orçamento familiar e as dificuldades de circulação aos finais de semana, quando a frota de ônibus à disposição é menor do que na semana. Além do alto preço da tarifa, o tempo de demora desestimula as trabalhadoras a sair aos finais de semana para "resolver alguma coisa" ou mesmo para simplesmente passear ou fazer compras no comércio da cidade. O custo alto de R$ 20,00 por dia, relatado por Maria da Graça, mostra o cotidiano da mobilidade perversa decorrente desse modelo de deslocamento por ônibus que não permite integração entre modais e mesmo entre ônibus no Município de Osasco, onde ela reside, e demais municípios da RMSP.

Pesquisa recente da Fundação Seade (2020) mostrou que 22,3% dos paulistanos não saem de casa no dia a dia, exceto para estudar ou trabalhar[154]:

Figura 64: Principais Destinos dos Paulistanos no Dia a Dia e Fins de Semana – 2020



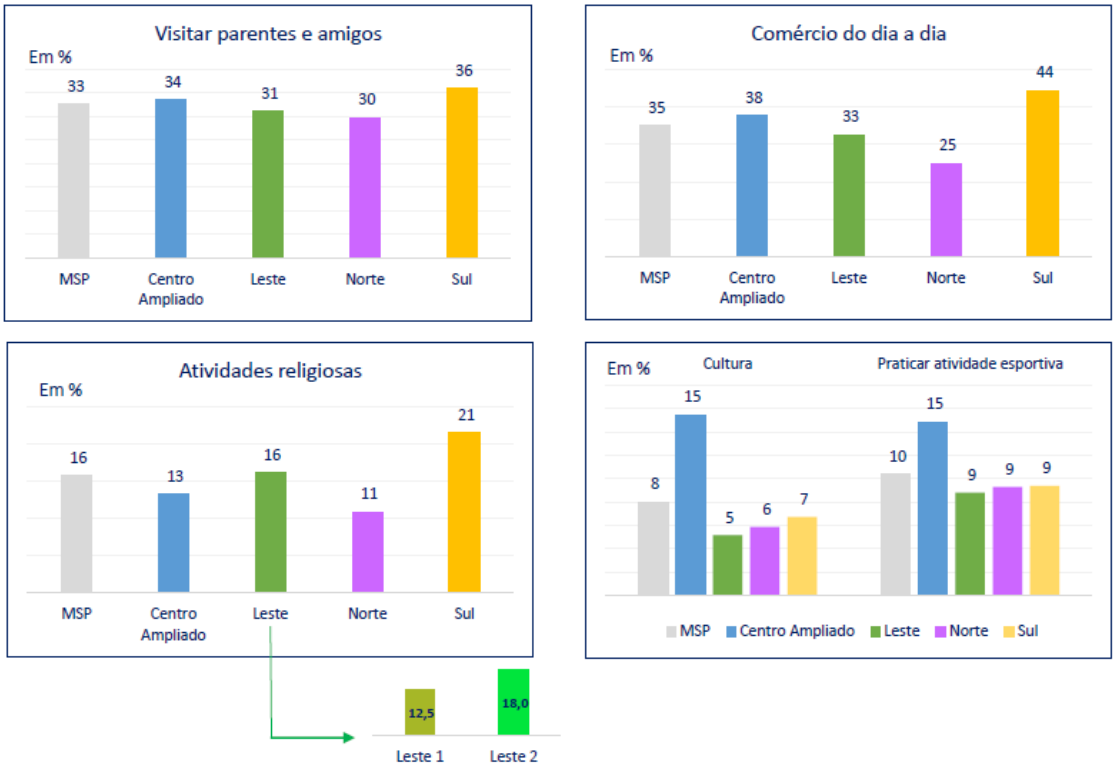
Fonte: Fundação Seade, 2020.

A Figura 64 mostra que cerca de 35% dos paulistanos sai para comprar algo no comércio no dia a dia; em seguida, para visitar parentes e amigos, 32,6%; e depois para alguma atividade de lazer, 27,1%. Chamam a atenção na pesquisa dois indicadores: o

[154] A Pesquisa da Fundação Seade do GOVESP entrevistou 2.100 pessoas nos domicílios na cidade de São Paulo no segundo semestre de 2019, e aplicou questionários com questões para levantar o perfil demográfico, educacional, trabalho, renda, moradia e mobilidade urbana dos entrevistados.

primeiro é que 22,3% dos paulistanos só saem de casa para trabalhar ou estudar, e não costumam sair no dia a dia nem em finais de semana, ao evidenciar um dos fatores das barreiras espaciais que é o custo da tarifa no transporte coletivo e o tempo maior de espera em finais de semana, porque entre eles, 49% trabalham, 8% só estudam, 3% estudam e trabalham e 40% não faz nem um nem outro, o que mostra que o alto custo da tarifa e desemprego elevado são impeditivos principais. O segundo aspecto é que 15,7% saem da residência para as atividades religiosas, proporção que cresce com o aumento da idade, enquanto apenas 8% saem para atividades culturais, parcela que cresce para 20% entre as famílias de maior renda, ao mostrar a proporção inversa do tipo de valores predominantes entre os trabalhadores mais pobres (atividade religiosa) e trabalhadores de classe média, pequena burguesia e burguesia (atividade cultural).

Figura 65: Principais Destinos dos Deslocamentos Além do Trabalho – Seade – 2020



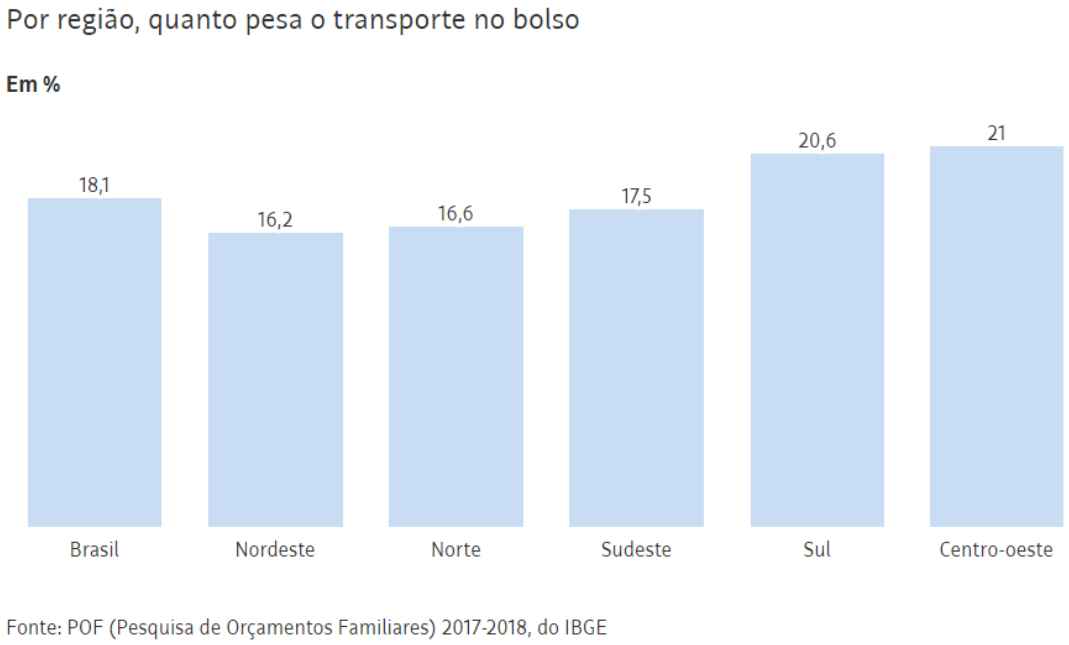
Fonte: Fundação Seade, 2020.

A Fundação Seade dividiu a cidade de São Paulo em quatro regiões: Centro Ampliado, que inclui a Zona Oeste; Leste; Norte e Sul, sendo que a Leste se divide em Leste 1 e Leste 2. Em todas as regiões, cerca de 1/3 dos deslocamentos é para visitar parentes e amigos. A pesquisa mostrou que a ida a atividades religiosas mobiliza um percentual de pessoas muito maior nas regiões Sul (amarelo) e Leste 2 (verde escuro) no gráfico na Figura 62, e que a parcela de moradores do centro ampliado (azul) que se deslocam para atividades

culturais e esportivas é bem maior do que nas demais regiões. Mas é revelador o motivo pelo qual esses 22,3% dos entrevistados não saem de casa: 52% não saem porque preferem ficar em casa, 24% por falta de dinheiro, 11% por dificuldade de andar e 8% porque se sentem cansados e sem vontade. O "ficar em casa" pode ter relação com o consumo de televisores, videogames ou mesmo Internet. Falta de dinheiro foi a opção mais citada nas áreas de favelas e entre as famílias com baixa renda *per capita*, mas também nas Zonas Norte e Sul.

Aliado aos motivos daqueles que "não saem de casa", a Pesquisa de Orçamento Familiar (POF) do IBGE mostrou o peso do custo do transporte e a diferença por região:

Figura 66: O Peso do Transporte no Bolso por Região – POF/IBGE – 2018

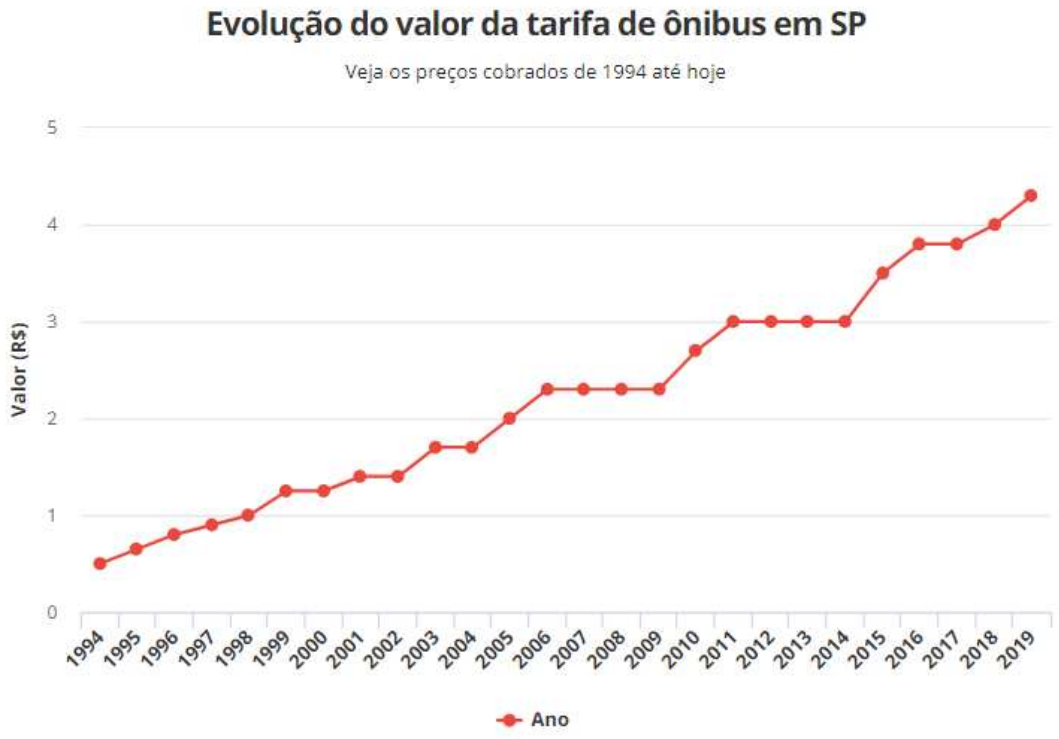


Fonte: POF (Pesquisa de Orçamentos Familiares) 2017-2018, do IBGE

Evidentemente que a pesquisa trabalha com a média e dilui as diferenças entre as classes sociais no percentual, o que fez as regiões Sul e Centro-Oeste apresentar os maiores percentuais. No entanto, a região Sudeste é a mais populosa, com grandes regiões metropolitanas e concentração populacional significativa. É possível perceber na pesquisa que o custo do transporte varia entre 16,2% a 21% nas regiões. A média do Brasil chegou a 18,1%, ao mostrar o peso do transporte no bolso dos trabalhadores.

Em São Paulo é possível aferir a evolução do aumento da tarifa no transporte coletivo desde a criação do Plano Real, já que houve a consolidação de uma tarifa única para todos os modais (ônibus, metrô e trem) em 2004, com a criação do Bilhete Único. Os dados da SPTrans e a evolução do aumento de salário mínimo mostram isso:

Figura 67: Evolução do Valor da Tarifa de Ônibus em São Paulo – 1994 a 2019



Fonte: SPTrans, 2019.

Figura 68: Evolução do Valor Anual do Salário Mínimo – 1994 a 2019



Fonte: DIEESE, 2019.

De 1994 a 2020, o valor da tarifa subiu de R$ 0,50 para R$ 4,40. Para se ter uma dimensão, no ano de 2004 quando foi criado o Bilhete Único em São Paulo na gestão de Marta Suplicy (PT 2000-2004), o passageiro tinha integrações ilimitadas nos ônibus e a tarifa no transporte representava um custo de 26,15% por mês no salário mínimo de um trabalhador, considerando ida e volta num dia útil, e este percentual caiu para 17,24% em 2019, mas com

uma importante diferença: em 2019 o Prefeito Bruno Covas (PSDB 2018-2020) assinou o decreto que reduziu de três para uma a integração entre ônibus no período de duas horas, o que aumentou o custo para quem precisa usar até três ônibus, além do Governador João Dória (PSDB 2019-2022) aumentar o valor da integração dos ônibus com o Metrô e CPTM. A Pesquisa Viver em São Paulo/Mobilidade Urbana de 2019 da Rede Nossa São Paulo e IBOPE mostrou que 69% dos paulistanos foram impactados negativamente pela redução das integrações e o aumento da tarifa. Desse total, 42% se disseram muito afetados e 27% um pouco afetados pela mudança.

Sobre a questão do peso do custo da tarifa e retomando o diálogo com diaristas e domésticas, em nenhum dos relatos apareceu espontaneamente a menção ao passe-livre ou mesmo tarifa zero, o que mostra que para parte dessas trabalhadoras manuais, com trabalhos precários individualizantes nas casas de suas patroas, a noção de uma resolução coletiva do problema não é considerada de partida. Foi preciso estimular com perguntas para ouvir seus posicionamentos que são diversos, mas todas elas foram favoráveis ao passe livre para estudante, mas que alterna em relação ao trabalhador:

> Sou favorável sim, porque assim, não aconteceu comigo, mas aconteceu com minha vizinha. Por causa de 50 metros o filho dela não pode pegar o passe. Então, isso é uma merda cara. Isso é muito pesado. Aí tem que pagar R$ 180,00 numa perua daqui lá no Novo Osasco, se você pode pegar o passe-livre do ônibus. Por causa de 50 metros não pode pegar? Isso não existe, é sacanagem! É muito pesado! (Aurenice da Silva, 2019).
>
> Sim, sou favorável para o trabalhador. Mesmo que eles cobrassem uma taxa tipo o patrão e não fosse descontado do nosso salário, seria legal. Mas a gente já paga uma fortuna. O patrão paga outra parte. E ainda tem os patrões que são reclamões, viu. Que eles reclamam! E querem te descontar totalmente. E a gente tem que bater de frente às vezes (Eliana M. dos Santos, 2019).
>
> Acho que o gratuito não ia rolar muito. Se o pago já está desse jeito, o gratuito ia ser pior. Você ia em cima do busão né. Porque a gente paga tanta coisa. A gente não tem uma saúde decente, imagine um transporte. Não ia ter mesmo. Acredito que não. Tinha que ser uma coisa assim: igual você vai viajar. Eu vou dar um exemplo porque vou pra Minas (Gerais). Um transporte diferente. Mas eu pago pra ir sentada e só vai com cinto. Só vai as 42 pessoas que cabem sentadas. Diferente do nosso, que é 45 sentadas e não sei quantas em pé. Mais ou menos isso né. Então, eu acho que se fosse, se a gente não pagasse ia ser pior (Vanessa Santos, 2019).
>
> Eu não acho que deveria ser gratuito não. Acho que a gente deveria pagar sim, mas um preço menor, porque o ser humano não dá valor para as coisas de graça (Márcia de Oliveira, 2018).
>
> Eu acho que deveria ser de graça para todo mundo. Embora já é para o idoso, mas o idoso já pagou tanto nessa vida (Natalina da Silva, 2018).

Para estudante, como o caso de filhos delas, a defesa do passe livre é imediata, até porque há famílias numerosas. Mas quando perguntamos sobre o passe livre para o trabalhador, vemos que há um componente moral de “pagar a tarifa” como forma de “pagar as

contas". Elas se reconhecem como trabalhadoras, mas não reconhecem os direitos coletivos e urbanos na cidade. No caso, para o trabalhador, elas relativizam, ao dizer "sou favorável para trabalhador, mesmo que eles cobrassem uma taxa tipo o patrão e não fosse descontado do nosso salário, seria legal", ou ainda com uma negativa por considerar que o serviço do transporte pioraria: "acho que o gratuito não ia rolar muito, se o pago já está desse jeito, o gratuito ia ser pior" e "eu não acho que deveria ser gratuito não, acho que a gente deveria pagar sim, mas um preço menor". Isso fez recordar a análise de Daniel Santini (2019) que defende a mobilidade como direito e não como serviço, ao resgatar a utopia do passe livre e a possibilidade da tarifa zero:

> A adoção da tarifa zero está entre as soluções mais interessantes para cidades, com potencial para melhorar o trânsito, o bem-estar e a qualidade de vida não só de quem usa as redes abertas, mas de toda a população. [...] Políticas públicas de passe livre ou tarifa zero são aquelas em que se prevê o uso de transporte coletivo sem cobrança direta. A criação e manutenção de redes que permitam circulação livre e fácil de pessoas é o melhor caminho para reduzir congestionamentos e diminuir a poluição. Sistemas coletivos abertos e interligados com estruturas que facilitem a integração com outros modais, como ciclovias, zonas de pedestre, estações de armazenagem e/ou compartilhamento de bicicletas, ou mesmo bolsões para estacionamento de automóveis e motos, permitem deslocamentos diversificados e têm impacto positivo geral sobre a qualidade de vida (Santini, 2019: p. 15).

Santini levanta não só a bandeira da tarifa zero, mas sugere que um sistema de transporte sem cobrança de tarifa seria benéfico para toda população. Por sua vez, João Alexandre Peschanski (2013) defendeu o transporte público gratuito como uma utopia real, ao mostrar que tal proposta coloca na agenda a perspectiva de transformação ecossocialista, ao fazer frente ao contexto de aquecimento global relacionado ao uso excessivo de combustíveis poluentes. Ele expôs que essa proposta faz parte da solução da crise de mobilidade urbana e ecológica que a sociedade enfrenta, ao se colocar como uma alternativa à sociedade burguesa que tem no carro individual a mercadoria-fetiche como elemento de prestígio e representando o centro da vida. Por isso, como disse o autor, a proposta reúne, então, valores desejáveis a uma alternativa social ao capitalismo: sustentabilidade, solidariedade, eficiência, democracia e comunidade. Ele disse ainda:

> No entanto, a criação de um sistema de transporte público gratuito não é viável apenas numa configuração social futura, hipotética – é um princípio funcional ao capitalismo realmente existente. [...] A tarifa zero se justifica, nesses termos econômicos, se o preço total dos impactos sociais positivos for tomado como a base para o pagamento público das tarifas de cada usuário. Dentre os impactos positivos está a drástica diminuição dos custos sociais relacionados à poluição e ao trânsito quando o meio de transporte principal é o automóvel individual. A contaminação do ar ocasiona doenças respiratórias e, consequentemente, gastos médicos, para o cidadão e o Estado. Na medida em que tais doenças respiratórias incapacitam os membros de uma sociedade, levam também a uma possível desaceleração

> econômica – trabalhadores cansados e sem saúde não produzem no mesmo nível que trabalhadores sadios. Há outros gastos relacionados ao uso do automóvel em massa, como a manutenção de uma rede de fiscais de trânsito, necessária para organizar cidades com tráfego intenso, custos de internação hospitalar em casos de acidente de trânsito – a segunda causa de internação em hospitais públicos, só superada pelas relacionadas a doenças respiratórias – e o tempo (produtivo) perdido em engarrafamentos. Quem paga a conta pelo trânsito travado são, de novo, o cidadão e o Estado (Peschanski, 2013: p. 60-61).

Peschanski fundamentou sua análise sobre custos sociais indiretos do transporte individual para toda a sociedade, e propôs inversão de prioridade ao destacar ainda a comparação entre o sistema de transporte público e individual:

> No Brasil, a comparação entre os custos de um sistema de transporte público e individual tem de considerar que as montadoras repassam ao cidadão e ao Estado os custos sociais relacionados ao uso de automóveis. Os brasileiros pagam para que cada vez mais pessoas tenham carros individuais. [...] Para atingir cada vez mais consumidores, as montadoras exigem do governo redução de impostos e mais facilidades no crédito para compradores – querem se livrar ainda mais dos custos sociais dos carros que produzem. Mas o imposto deveria aumentar ao invés de diminuir. [...] O imposto deveria aumentar sobre as montadoras que lucram com a produção de um bem com alto custo social, como acontece com outros produtos nocivos. Mas também deveria aumentar, paulatinamente, sobre o consumidor, à medida que se consolide um sistema de transporte público funcional. A prestação pública e gratuita do transporte deveria ser sem fins lucrativos e fundamentada em impostos progressivos (Peschanski, 2013: p. 61).

Com efeito, os custos sociais do transporte individual, direta ou indiretamente, são mais elevados do que do transporte público por tarifa zero, sem mencionar todo o sistema viário produzido e mantido pelo Estado nas cidades e metrópoles para esse tipo de circulação, o que não justifica o dogma liberal de que "não há almoço grátis". O que pesa em ambos os sistemas – coletivo e individual – é o processo de acumulação desenfreado oculto à apreensão da maioria e os poderes político e econômico que detêm a indústria automotiva e do transporte. A análise de Peschanski responde a indagação do porquê o transporte público deveria ser gratuito: por uma questão de justiça social e econômica, já que um sistema de transporte público e gratuito permitiria manter os baixos custos sociais relacionados ao transporte (poluição, trânsito, etc.), e defende que é necessário enfrentar o equilíbrio político, supraclassista e suprapartidário que sustenta a sociedade do automóvel (Peschanski, 2013: p. 62-63).

Mas, na lógica da acumulação, os custos econômicos e sociais recaem sobre a classe trabalhadora, que arca com custos de ambos os sistemas (coletivo e individual), diante da necessidade de deslocamento casa-trabalho/ensino, mas também para a realização de atividades reprodutivas. É por isso que o transporte coletivo e público se torna um ponto

nodal da discussão sobre mobilidade urbana[155], porque está aí a chave para desvelar o processo de acumulação da indústria de transporte e seus interesses contrários ao de outros segmentos da sociedade, já que o transporte pode ser resolvido fora da acumulação de capital que tem provocado efeitos nocivos aos trabalhadores.

Tal como sustentado por Lefebvre (1983: p. 121-122), para ir além da linguagem filosófica e econômica, é necessário ampliar a análise contextual e de suas "condições". Essas "condições" foram concebidas, segundo ele, de maneira estreita: se reduziu ao econômico, ao sociológico, ao histórico e tomado separadamente da vida cotidiana dos indivíduos. Nesse sentido, conhecer experiências concretas de passe livre e tarifa zero pode contribuir para rasgar o véu da ideologia que impõe uma visão estreita da realidade e impossibilita aos indivíduos, sobretudo, trabalhadores pobres, de ver que é possível e viável a tarifa zero mesmo dentro do capitalismo, e que o alto custo do transporte é expressão da *condição socioespacial* da classe trabalhadora como barreira à circulação pelo cotidiano da mobilidade perversa imposto pela acumulação capitalista.

Santini (2017) analisou a experiência do município de Maricá, na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), considerada a capital do passe livre no Brasil. Ele mostrou a disputa iniciada em 2015, após a criação da estatal Empresa Pública de Transporte (EPT) na cidade, seguida pela abertura de linhas operando com tarifa zero pela Prefeitura de Maricá. O prefeito Washington Luiz Cardoso Siqueira, conhecido como Quaquá, do Partido dos Trabalhadores (PT), tomou providência em dezembro de 2014 para instituir a linha de passe livre e quebrar o monopólio de empresas que prestam serviço há décadas, ao se contrapor aos interesses das famílias de Jacintho Luiz Caetano (1900-1986), empresário que criou a Viação Nossa Senhora do Amparo, em 1950, e ajudou a inaugurar rotas e estruturou a conexão da cidade com outras regiões atuando no transporte há mais de 40 anos, e da Viação Costa Leste, que fechou as portas em 2017, alegando perseguição da prefeitura quando a EPT entrou na disputa[156].

[155] Lucio Gregori (2019: p. 11) enfatiza que a mobilidade urbana é um tema que ganha importância a cada dia. É um assunto complexo que envolve a vida cotidiana de milhões de pessoas no Brasil, mas que nem sempre é estudado com a profundidade ou abrangência necessária. Ele destaca que em nossa sociedade é comum que a análise de questões intricadas seja contaminada por interesses econômicos e hoje existe um endeusamento de avanços tecnológicos, apresentados como solução mágica para múltiplos problemas sociais, entre os quais, a mobilidade urbana.

[156] A Viação Costa Leste decidiu paralisar as atividades em Maricá alegando perseguição da prefeitura, mas em 2015, junto com a Viação Nossa Senhora, questionou na 5ª Vara Civil de São Gonçalo ao chamar de dumping (prática comercial desleal prejudicial à concorrência), mas o pedido não foi para o judiciário.

A população estimada de Maricá, em 2019, era de 161.207 habitantes[157] e, de acordo com Santini, era também a única cidade com mais de 60 mil habitantes com políticas de passe livre de caráter universal no Brasil. A EPT assumiu as linhas de ônibus da Costa Leste e transportou por mês em 2017 mais de 175 mil passageiros e, em 2019, transportou por dia 17 mil passageiros, o que mostra não só a viabilidade, mas a importância de uma política de tarifa zero. As ações do prefeito Quaquá mostram que é possível enfrentar o monopólio[158] do transporte, ao contrário do GOVESP que não conseguiu enfrentar na sub-região sudeste do ABC Paulista. Quaquá posicionou-se contra os "barões do transporte", em Maricá, e deixou explícita sua política que, no primeiro momento, não poderia cancelar os contratos das empresas que tinham concessão até 2020. Mas criou a EPT, conhecida pelos ônibus "vermelhinhos", e outra possiblidade de promover o transporte aos trabalhadores na cidade, ao dizer que:

> Nós estamos quebrando um monopólio de uma família sobre um setor econômico da cidade. [...] Eles eram donos da cidade. Quando eu saí de uma favela de Niterói com nove anos de idade e vim morar aqui, eles eram os coronéis. Mandavam, desmandavam, matavam, só não faziam viver. [...] Eles financiaram meus adversários. Então, a primeira vez que um prefeito rompeu com o monopólio deles foi quando ganhei a eleição. [...] Já era para eles. [...] Maricá é bonita demais para ser controlada por uma empresa de ônibus. [...] Essa Constituição estabelece que o transporte é serviço público que pode, pode ser concedido. A lógica de Maricá é a seguinte: o serviço será público e gratuito (Washington Luiz Siqueira, em Carta Capital, 2015).

Uma administração pública que tem compromisso com a maioria da população (os trabalhadores) demonstrou que, por meio de uma política pública de transporte, é possível garantir o direito de circulação na cidade para todos. A Viação Costa Leste faliu e fechou as portas, tendo seus veículos leiloados para pagar dividas trabalhistas dos trabalhadores[159], enquanto a Viação Nossa Senhora do Amparo, que operava linhas intermunicipais e não dependia apenas das linhas municipais, conseguiu "sobreviver", mas com anúncio de Fabiano Horta (PT), sucessor de Quaquá, sobre a intenção de não renovar o contrato, será substituído o sistema privado pelas linhas abertas e estatais.

Essa estrutura e manutenção da rede estatal vêm da criação de uma autarquia para se valer de royalties da exploração do petróleo em sua costa, uma receita crescente garantida pela Lei 9.478/1997, o que permitiu à Prefeitura de Maricá investir cerca de R$ 5 milhões de

---

[157] IBGE Cidades. Ver: < https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/marica/panorama>. Acesso em 18/02/2020.
[158] Ver: < https://www.marica.rj.gov.br/2014/12/11/fim-do-monopolio-transporte-publico-e-gratuito-em-marica/>. Acesso em 18/02/2020.
[159] Ver: <https://diariodotransporte.com.br/2019/09/19/onibus-da-costa-leste-que-operou-transporte-coletivo-de-marica-vao-a-leilao/ >. Acesso em 18/02/2020.

reais na compra de dez ônibus inicialmente e contratação de 29 motoristas por meio de concurso público. Até 2019, a EPT já tinha 90 funcionários que trabalhavam para o funcionamento das linhas e mais de 60 ônibus em operação, o que permitiu uma economia à população de R$ 40,5 milhões desde que a tarifa zero foi implementada em dezembro de 2014[160]. De acordo com Santini (2019: p. 74), em 2015 o município recebeu R$ 275 milhões de royalties do petróleo, em 2016 foram R$ 301 milhões, em 2017 dobrou para R$ 747 milhões e em 2018 chegou a R$ 1,4 bilhão[161].

Com isso, a questão econômica do transporte advém de decisões políticas e do poder de influência das empresas de transporte, que transformaram a necessidade de deslocamento em mercadoria e meio de realização da acumulação do capital e de seus lucros exorbitantes, ao explorar um direito social tão essencial como o transporte. Combater o monopólio no setor é politicamente possível, economicamente viável e socialmente necessário, ao passo que a parcela da população que mais sofre com o alto custo do transporte é de trabalhadores formais e informais de baixa renda, mas também os trabalhadores desempregados que, de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE), a taxa de desemprego fechou dezembro de 2019 em 11%, atingindo 11,6 milhões de pessoas. Apesar da queda em relação a outubro cuja taxa era de 11,2%, tal queda foi puxada pelo aumento da informalidade que atingiu 41% no período, representando o contingente de 38,4 milhões de pessoas, maior taxa desde 2016. A taxa de desemprego, ao longo dos anos, mostra que os trabalhadores ainda pagam pelas consequências da crise política e econômica que o país atravessa desde 2015 quando subiu para 8,5%, sendo que, em 2012, a taxa estava em 7,4%, em 2014, chegou a 6,8% e atingiu o ápice, em 2017, com 12,7%, caído para 12,3%, em 2018. Em setembro de 2020, em decorrência da pandemia da covid-19, chegou a 14% atingindo 13,5 milhões de pessoas.

Com o aumento da precarização do trabalho e do desemprego, o processo de acumulação flexível, por meio da desregulamentação das leis trabalhistas, provocou o aumento entre 2014 e 2019 de novos serviços tecnológicos de transporte de pessoas e entregas de alimentos e mercadorias por aplicativo, mudanças que estão sendo caracterizadas como "uberização do trabalho", referências à empresa multinacional Uber que atua em diversos países e tornou-se famosa pelo aplicativo de transportes privados.

---

[160] Além de referência nacional, já que é a única cidade do país com mais de 100 mil habitantes a utilizar esse tipo de modal gratuito, o programa Tarifa Zero se tornou um modelo para políticas similares no exterior. Tallin, capital da Estônia, por exemplo, foi a primeira cidade europeia a implantar o sistema de transporte público gratuito, a partir da experiência de Maricá. Ver: < https://www.marica.rj.gov.br /2019/12/02/nova-linha-da-ept-atendera-os-bairros-marques-e-condado-a-partir-desta-terca-feira/>. Acesso em 18/02/2020.

[161] Os valores constam no Portal da Transparência do Governo Federal.

De acordo com Rodrigo Firmino e Bruno Cardoso (2018), essa uberização tem provocado mudanças no processo de trabalho e teve como protagonistas empresas que se tornaram gigantes no ramo, como a Airbnb e Uber, que desenvolveram o fenômeno que se espalha para vários tipos de serviços e países no mundo, marcado pela ampliação da precarização das relações de trabalho, já que elas se apresentam apenas como fornecedoras da tecnologia de intermediação de serviços e caracterizadas por promover a economia de compartilhamento ou colaborativa[162], por isso, não assumem nenhuma responsabilidade trabalhista em relação aos seus usuários e parceiros. Para Santini (2019: p. 65), a uberização do trabalho é um termo utilizado por pesquisadores para identificar um novo padrão de superexploração relacionado aos aplicativos que intermedeiam serviços de transporte e entregas. Como analisou Santini, um caso grave de exploração é o dos ciclistas entregadores que trabalham pedalando longas jornadas pressionados a realizar o maior número de viagens possíveis em jornadas de 10 a 12 horas e percorrendo um trajeto de 30 quilômetros por dia. Mas, a experiência inicial do aplicativo foi de criar a possibilidade de conectar motoristas ociosos nas folgas ou desempregados com pessoas que precisam se deslocar, ao promover mudanças nos deslocamentos por automóveis, por meio de um serviço de motorista sobre demanda.

O fenômeno crescente na sociedade urbana do trabalho precário e da uberização é resultado do processo de *urbanização rodoviarista*, do crescente transporte individual e do compartilhamento via aplicativo desse serviço como base material para seu êxito. Por isso, Jacqueline Lafloufa (2020) destaca que muitos desempregados viram na empresa a chance de transformar o acaso profissional em dinheiro, ainda que pouco. Para ela, era o início da plataformização do trabalho, que tem ganhado mais força com a popularização dos aplicativos de entrega como iFood e Rappi. Todavia, empresas como Uber, 99, Cabify, Easy e Me Leva estão entre as principais que operam no Brasil e expandem essa forma de relação no trabalho que, de acordo com Santini (2019), transforma esses desempregados em "trabalhadores-empreendedores", o que abre discussão profunda sobre a noção de trabalho. Contudo, essa forma de trabalho não é generalizada, mas aparece como uma tendência em curso por representar uma camada entre as diversas formas de trabalho existentes. No entanto, como destacam Firmino e Cardoso (2018), a rapidez da disseminação e o impacto da "economia

[162] Economia do compartilhamento origina-se do termo em inglês sharing economy, que significa produção de valores de uso comum baseada em novas formas de organização do trabalho (mais horizontais do que verticais), na mutualização dos bens, espaços e instrumentos (com ênfase no uso e não na posse), na organização dos cidadãos em redes ou comunidades, mediação que geralmente tem sido feita por plataformas na Internet (site de caronas como o BlaBlaCar) ou aplicativos de serviços com a Uber, 99, iFood e outros. O BlaBlaCar não ganha nada por essa mediação, ao contrário da Uber.

colaborativa" não podem ser explicados apenas em razão do encolhimento do mercado de trabalho formal e da precarização das relações de trabalho, nem por causa do desenvolvimento e popularização dos dispositivos tecnológicos conectados pela Internet. Para os autores, o modelo Uber-Airbnb obteve sucesso, diante de várias tentativas diferentes de startups[163] nessa aquecida economia dos aplicativos por ter "afinidade eletiva" com aquilo que é chamado de empreendedor de si, típico da racionalidade neoliberal contemporânea e dos modos de subjetivação que a produzem. De proprietários imobiliários com vários imóveis no Airbnb aos proprietários de carros motoristas de Uber que trabalham até catorze horas por dia, cada indivíduo entra com o seu capital e põe em movimento uma série de relações sociais para apropriação de uma porcentagem de um valor pré-estabelecido por esses aplicativos para cada operação. Mas tanto motoristas como ciclistas entram com sua força de trabalho e seu capital para se apropriar de uma renda por esse serviço, enquanto os proprietários de imóveis entram com seu capital e se apropriam da renda da terra com base no percentual do serviço.

Em vez de maior liberdade e autonomia prometida por essas formas de trabalho baseada no "empreendedorismo criativo" e mediadas por aplicativos e plataformas, o que se vê é o aumento da intensidade do trabalho que é controlado e hierarquizado pelas empresas que atuam nessas atividades. Ao contrário dos defensores do fim da centralidade do trabalho, o que se vê é a expansão de novas formas de trabalho e "geração de renda" baseada na ideologia empreendedora em que o trabalhador se torna empreendedor de si, numa relação de produção em que o controle externo é exercido pela empresa de aplicativo à distância e por meio do software programado para realizar os serviços programados. Esse tipo de atividade se tornou possível a partir dos avanços das políticas neoliberais de desregulamentação das leis do trabalho, da reestruturação produtiva que possibilitou novos serviços de tecnologia e da *urbanização rodoviarista*, em que o Estado investe forte na expansão de sistema rodoviário para realizar a produção da indústria automotiva e, atualmente, dos aplicativos de transporte por demanda. A precariedade desse tipo de trabalho para motociclistas e ciclistas provocou a primeira paralisação nacional de entregadores por aplicativo em julho de 2020[164].

Sobre as ilusões perdidas[165] da sociedade em rede e era da informação, Castells (2007) preconizou a superação do trabalho degradado do fordismo-taylorismo, por formas advindas do avanço tecnológico via Internet, por meio da difusão de empregos qualificados com forte autonomia no trabalho e nova economia criativa de serviços das quais chamou de

[163] Startup significa o ato de começar algo novo e está relacionado com companhias e empresa em início de atividades, que buscam inovar no mercado com modelos de negócios que gera valor aos clientes.
[164] Rede Brasil Atual: "Em meio à pandemia e com alto desemprego, entregadores fazem greve histórica".
[165] BALZAC, Honoré de. *As ilusões perdidas*. São Paulo: Nova Cultural, 1993.

"informacionalismo", ao antecipar o fenômeno da "uberização", em que o emprego no setor da tecnologia da informação e automação foi formulado quase como um não trabalho ao defender, semelhante a André Gorz (2005), que o trabalho deixaria de ser a principal força produtiva com os adventos da informatização e automação. No entanto, Antunes e Braga (2009) mostram o contrário com a noção de "infoproletários", ao buscar um entendimento desse tipo de atividade como uma nova morfologia do trabalho e defenderem que menos que uma descompensação da lei do valor, a imbricação existente entre trabalho material e imaterial, tanto nas atividades industriais mais informatizadas quanto nas esferas compreendidas pelo setor de serviços ou nas comunicações, configura-se como uma forma adicional e fundamental para se entender os novos mecanismos geradores do valor. Então, para os autores, a noção de *infoproletários* busca revelar a face sombria dessa atividade globalizada cuja tendência é de alienação do trabalho informacional por meio de novos modelos gerenciais, da formação de uma condição proletária nos serviços com características da estrutura sócio-ocupacional em um setor dinâmico, da recomposição do controle de gestão do trabalho, das novas formas de obtenção do consentimento à exploração econômica, da produção de novas e precárias identidades coletivas, desigualdades de gênero e trajetórias profissionais (Antunes e Braga, 2009: p. 8-9).

A "uberização do trabalho" parece ser desdobramento do infoproletariado que evidencia novas formas de relações de trabalho e produção de valor que estão para além de formulações clássicas, até porque há trabalhadores "não proletários". Todavia, não é com o marxismo do século XIX, como afirmam Firmino e Cardoso (2018), que acharemos uma chave explicativa para essas transformações, mas com o marxismo do século XXI, pois os autores não consideraram o marxismo como método materialista e histórico de análise. Por isso, consideramos que a reprodução no espaço pode explicar o elo perdido da classe trabalhadora a partir de sua unidade nos locais de moradia e locais de deslocamentos.

Por fim, a "uberização" dos infoproletários e a precarização das condições de trabalho dos trabalhadores está em relação direta com a precarização das condições de reprodução dessa força de trabalho que sofre com o aumento dos custos do transporte, aumento que incide no custo de vida e tem limitado as atividades de reprodução da classe trabalhadora, classe cujo conceito expressa multiplicidade de formas de trabalho, formada por infoproletários, pesquisadores/professores, diaristas, domésticas, auxiliares de limpeza, técnica em enfermagem, etc., que teriam seu direito à cidade, circulação e reprodução garantidas se a tarifa zero fosse implementada, o que desmancharia no ar a solidez recente da crescente uberização do transporte individual por demanda.

3.3. Transporte e valorização imobiliária: acumulação e mobilidade do capital

"Siga o dinheiro", alertou Harvey (2011) em sua busca por decifrar o enigma do capital e explicar as crises do capitalismo, após a última grande crise financeira dos empréstimos *subprime* iniciada em 2007. Em sua análise sobre o fluxo do capital, Harvey expôs a necessidade de compreender esse fluxo em seus caminhos sinuosos e sua estranha lógica de comportamento, para que pudéssemos entender as condições em que vivemos na atualidade. Para ele, o capital flui como sangue através do corpo político de todas as sociedades capitalistas e, graças a esse fluxo, nós adquirimos nosso pão de cada dia, nossas habitações, automóveis, telefones celulares, vestimentas e outros bens necessários para seguir reproduzindo a vida. Mesmo a riqueza produzida e acessada por meios de serviços que nos apoiam, entretêm e educam são fornecidos e criados por meio desses fluxos. O Estado cresce e adquire mais poder ao tributar esse fluxo, amplia sua força militar para controlar as pessoas e sua capacidade de assegurar o padrão de vida "civilizado" e a "liberdade" adequados aos seus cidadãos nesse tipo de sociedade. No entanto, ao interrompermos, retardarmos ou suspendermos o fluxo, diz o autor, deparamo-nos com uma crise do capitalismo em que o cotidiano não pode mais continuar no estilo de vida a que estamos acostumados (Harvey, 2011: p. 7).

O que Harvey não adiantou nessa apresentação, até porque há uma diferença entre saber e trilhar o caminho, é que o capitalismo representa a crise em processo, e a noção de crise é fundamental para explicar não apenas o seu fluxo interrompido, mas suas modificações estruturais e conjunturais que visam a acumulação ampliada e que favorecem as classes burguesas que dominam as sociedades capitalistas, por meio de ajustes fiscais paliativos, mas que represam sempre o movimento da crise para uma onda ainda maior de contradições que prejudicam ainda mais os trabalhadores. A crise possibilitou evidenciar aquilo que os economistas liberais não perceberam, em decorrência de sua cegueira em meio às taxas e índices financeiros das bolsas de valores e, como analisou Mariana Fix (2011), que expressa a base fundamental dessa crise: os vínculos entre o setor imobiliário e o setor financeiro, que foram intensificados a partir dos anos 1980 em diversos países. Acrescentamos aqui os vínculos com o setor do transporte.

A crise econômica e financeira deflagrada, a partir de 2007, nos EUA, e que se espalhou para outros países, mostrou que ela teve um lastro no desenvolvimento urbano, e tal desenvolvimento esteve imbricado às formas de financiamento de habitações e aos empréstimos de segunda linha (*subprime*), aos quais os trabalhadores tiveram que recorrer,

num contexto de estagnação dos salários, para quitar dívidas ao hipotecar suas moradias. Mas a crise revelou também que o circuito imobiliário no Brasil, configurado de modo diferente em relação ao estadunidense, teve uma incidência da mundialização financeira capitalista por meio do efeito tardio da crise em território brasileiro somente depois de 2012, com seu aprofundamento entre 2014 e 2015 (Fix, 2011).

Em meio à crise financeira, que pode ser entendida a partir de seu lastro na crise urbana, o processo de urbanização se constituiu numa frente progressiva de valorização do capital por meio de arranjos que promoveram múltiplas determinações. Por meio da urbanização, que designamos por *urbanização rodoviarista*, e suas diversas formas de produção do espaço em nossas cidades e metrópoles mediadas pela segregação urbana, pode-se decifrar as raízes da crise enfrentada pelos trabalhadores no cotidiano da mobilidade perversa em seus precários deslocamentos decorrentes da precarização do trabalho, cuja indústria do transporte, que se beneficiou da força produtiva dos sistemas viários e ferroviários e permitiu a operação de suas redes de transporte, desenvolveu-se a partir da necessidade de deslocamento do fluxo da força de trabalho que circula entre local de trabalho e local de moradia cotidianamente devido à segregação e separação entre morar e viver.

Nesse item, portanto, o objetivo é o de analisar aspectos do movimento e fluxo de capitais imobiliários e financeiros, a partir da expansão do sistema de transporte coletivo e individual na metrópole de São Paulo, para entender a dinâmica de mobilidade do capital e como seu movimento propicia o que Harvey (2006) chamou de *ajuste espacial*, mecanismo de contratendência às crises de superacumulação a partir do elo entre a teoria da acumulação de Marx e a teoria do imperialismo de Lenin que, para ele, resultaria na teoria da localização, discutida aqui no Brasil por Villaça (2012). Depois, analisaremos a dinâmica de mobilidade do trabalho, para mostrar a contradição desse movimento entre capital e trabalho, a partir do transporte como rede de fluxo precário da força de trabalho em contraposição ao fluxo espacial da circulação capitalista. Como o capital está sempre em busca de redução de custos e tempos de circulação, o seu movimento necessita criar novos espaços para a acumulação oriunda da superprodução de valor e, para isso, precisa ajustar o tempo de circulação ao tempo de produção intensa de valor na sociedade, por meio da produção do espaço, para minimizar os efeitos da queda tendencial da taxa média de lucro identificada por Marx.

Desse modo, outro aspecto relevante a ser compreendido é de como o capital consegue realizar a integração espacial para sua reprodução. Como analisou Harvey (2013: 480-481), o capital pode se mover como mercadoria, como dinheiro ou como um processo de trabalho que emprega capital constante e variável de diferentes tempos de rotação. Além

disso, destaca o autor, "[...] a relação entre a mobilidade do *capital variável* e aquela dos *próprios trabalhadores* introduz outra dimensão à luta de classes, embora o problema ligado à circulação do capital no *ambiente construído* também requeira uma atenção especial. [...]." O autor reforça ainda que:

> [...] A mobilidade do capital na forma de mercadoria é realizada dentro de uma estrutura em eterna modificação dos espaços relativos. [...] Em palavras simples, se concebermos o valor como uma média social que assumiu o controle de todas as localizações integradas em alguma rede de troca, a expansão da contração dessa rede mediante mudança na capacidade do transporte altera as relações de valor. Produtos e recursos previamente inacessíveis conduzidos para a rede de troca mediante novos dispositivos de transporte podem ter efeitos notáveis sobre os valores (e sobre os preços da produção). O domínio das localizações nas quais o "valor" é a média depende, em suma, do nível e do grau de integração espacial conseguida nas relações de transporte específicas. Consequentemente, essas magnitudes cruciais, como o valor da força de trabalho e a composição de valor do capital, são extremamente sensíveis às forças produtivas empregadas na indústria de transporte. (Harvey, 2013: 482-483).

Nesse sentido, a ampliação na produção do valor, a partir do setor de transporte, torna-se central, pois compreendê-la permite visualizar a organização do setor, a exploração da força de trabalho e as relações de classes que constituem essa formação social. A integração espacial almejada, executada e em movimento pelo capital pode beneficiar uma parte da classe trabalhadora, sobretudo, aqueles trabalhadores que se deslocam prioritariamente por transporte individual, ao se apropriar de viários como Rodoanel Mário Covas, novas avenidas e vias de acesso. No entanto, a maioria dos trabalhadores ainda depende do transporte coletivo para se deslocar, transporte esse que também está inserido no processo de produção do espaço que favorece outras frações do capital além das indústrias automotiva e ferroviária: o setor imobiliário, que tem por base a indústria da construção civil e o setor financeiro nessa produção espacial.

A recente inauguração da expansão da Linha 15-Prata do Metrô conhecida como monotrilho, com a entrega das novas estações até o distrito São Mateus na periferia leste, pode ser ilustrativa para expor os nexos entre transporte, imobiliário e financeiro. Inaugurada em dezembro de 2019, após anos de atraso, já que a previsão dessa linha era para 2012, antes da Copa do Mundo de 2014, a Estação de São Mateus inclui uma parte da área sudeste da cidade no "primeiro mundo", com a chegada do metrô, tal como foi a sensação da população de Itaquera em 1988. Como um sistema de média capacidade, o monotrilho, que foi projetado inicialmente como sendo um modelo mais barato do que o metrô de superfície ou mesmo subterrâneo (mais caro entre todos os modelos), começou a ser construído em 2009, com a proposta inicial de ligar a Estação Ipiranga da CPTM ao Hospital Cidade Tiradentes até 2012,

ao custo de R$ 5,5 bilhões. As primeiras duas estações – Vila Prudente e Oratório – foram inauguradas somente em 2014 e, no ano de 2016, o Metrô anunciou que o projeto seria encolhido em 13 quilômetros ao perder oito estações sem chegar à Cidade Tiradentes, mas apenas ao Jardim Colonial, pelo mesmo valor investido. Em abril de 2018 foram abertas as estações de São Lucas, Camilo Haddad, Vila Tolstói e Vila União. Foi somente no final de abril de 2019 que o GOVESP retomou as obras, depois de oito meses paradas, para entregar, em dezembro passado, as estações de Jardim Planalto, Sapopemba, Fazenda da Juta e São Mateus, estações que beneficiaram cerca de 300 mil passageiros por dia, moradores da região que passaram a usar o sistema, de acordo com o Metrô.

A construção da Linha 15-Prata do monotrilho e sua segmentação em diferentes trechos foram analisadas por Felipe Cardoso (2016). Além de atender a um projeto de transporte, o autor afirma que ela tinha como objetivo a reinserção seletiva de terrenos e de centralidades tidas como obsoletas no circuito imobiliário de valorização do capital em todo o eixo sudeste da cidade de São Paulo. Para o autor, o GOVESP transformou a STM em instrumento do que chamou de *governança metropolitana*, enquanto uma instância do Estado que orienta as intervenções urbanas sob as mesmas diretrizes políticas e urbanísticas do Banco Mundial, um dos financiadores de projeto como esse. Ele afirma ainda que:

> [...] Assim, o planejamento realiza um urbanismo (estratégia de classe) que pretende estender-se à escala metropolitana, mediando a relação entre segmentos distintos do capital em conjunto às medidas jurídicas e administrativas do Estado, sobretudo, nas instâncias municipal e estadual, utilizando instrumentos legais preexistentes como álibi do arranjo legal que autoriza ao GOVESP transformar a metrópole em receptáculo de investimentos do capita (Cardoso, 2016: p. 13).

O planejamento do transporte executado parece ser aquele em perfeita interação com funções urbanas públicas e privadas definidas pelo mercado imobiliário que, em seu movimento de valorização e junto às ações do Estado, provoca ajustes espaciais para a realização de um tipo de capital fictício baseado na futura valorização que precisa passar pela produção espacial mediada pelo conjunto do setor imobiliário. Algumas centralidades são favorecidas por esse processo, como é o caso de Vila Prudente, analisada por Cardoso que, de antigo distrito tipicamente de subúrbio, integrou-se ao chamado centro expandido, por meio da concentração de investimentos imobiliários e verticalização das habitações que tem transformado a antiga estrutura suburbana de casas térreas, loteamentos e quintais grandes, para o padrão de torres de edifícios que modificam o ambiente construído, além das intervenções estatais nos sistemas viários e de transportes com a presença de linhas de ônibus que ligam ao centro e outras partes da cidade e com estações da Linha 2-Verde e Linha 15-

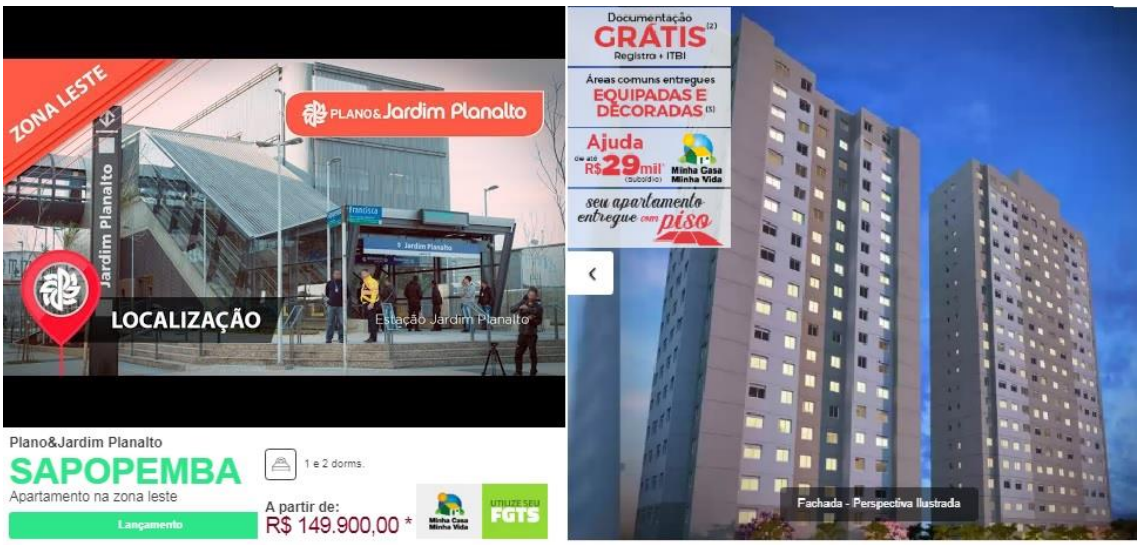
Prata do Metrô, e o anúncio do governador João Dória (PSDB) da extensão da Linha 2-Verde até a Estação da Penha na Linha 3-Vermelha e até Guarulhos. Contudo, não somente a Vila Prudente se favorece com esse investimento público pesado por meio de linhas de metrô, mas todo o trecho em que se construiu a linha e as estações do monotrilho até São Mateus.

Os vetores de valorização, no sentido atribuído por Villaça (2008), expõem uma articulação na produção que visa não apenas propiciar a valorização imobiliária, mas garantir o processo de acumulação ampliada do capital por meio da produção do espaço. Diversos empreendimentos imobiliários estão sendo lançados e/ou construídos ao longo do trajeto do monotrilho, ao evidenciar o mapa da mina da acumulação despótica que tende a expulsar gradativamente os trabalhadores de baixa renda que residem na região, que se beneficiariam de um sistema de transporte como o monotrilho, em decorrência do aumento do custo de vida e ônus excessivo de aluguéis, aumento do custo de serviços e comércio nessas localidades próximas às estações da nova linha.

Próximo à Estação São Mateus do Metrô, área relativamente valorizada pelo Terminal Metropolitano de São Mateus e largo que interliga as avenidas Mateo Bei, Ragueb Chohfi e Sapopemba, agora com as novas estações do monotrilho, torres de edifícios se erguem por empreendimentos imobiliários em terrenos limítrofes à Avenida Sapopemba que só esperavam a inauguração da Linha 15 para iniciar a construção. De acordo com a jornalista Alessandra Milanez da Folha de São Paulo, em reportagem de 11 de março de 2018, os lançamentos imobiliários tendem a ir para os bairros da Zona Leste mais afastados do centro, já que nos últimos cinco anos antes da matéria foram lançados na região 34.213 novos imóveis, o segundo maior crescimento da cidade atrás apenas da Zona Sul. Os distritos de Tatuapé e Vila Prudente concentraram a expansão atual da região, mas especialista do setor indicam que novos empreendimentos tendem a migrar para os bairros mais afastados do centro. De acordo com a Mondeluz, empresa de inteligência em negócios imobiliários, os distritos de Iguatemi, São Rafael, Cidade Tiradentes e José Bonifácio devem ser os novos polos da verticalização na região. A Mondeluz utilizou dados da Fundação Seade e da Prefeitura de São Paulo para saber os bairros com maior potencial de crescimento, e cruzou a projeção de crescimento do número de domicílios com a de habitantes até o ano de 2040.

Os lançamentos imobiliários, na área que começa no distrito de Vila Pudente, passa pelos distritos de Parque São Lucas, Sapopemba e vai até São Mateus têm crescido substancialmente e as propagandas de construtoras e incorporadoras ofertam não apenas o imóvel, mas a localização desse imóvel:

Figura 69: Lançamento Imobiliário no Jardim Planalto – 2019



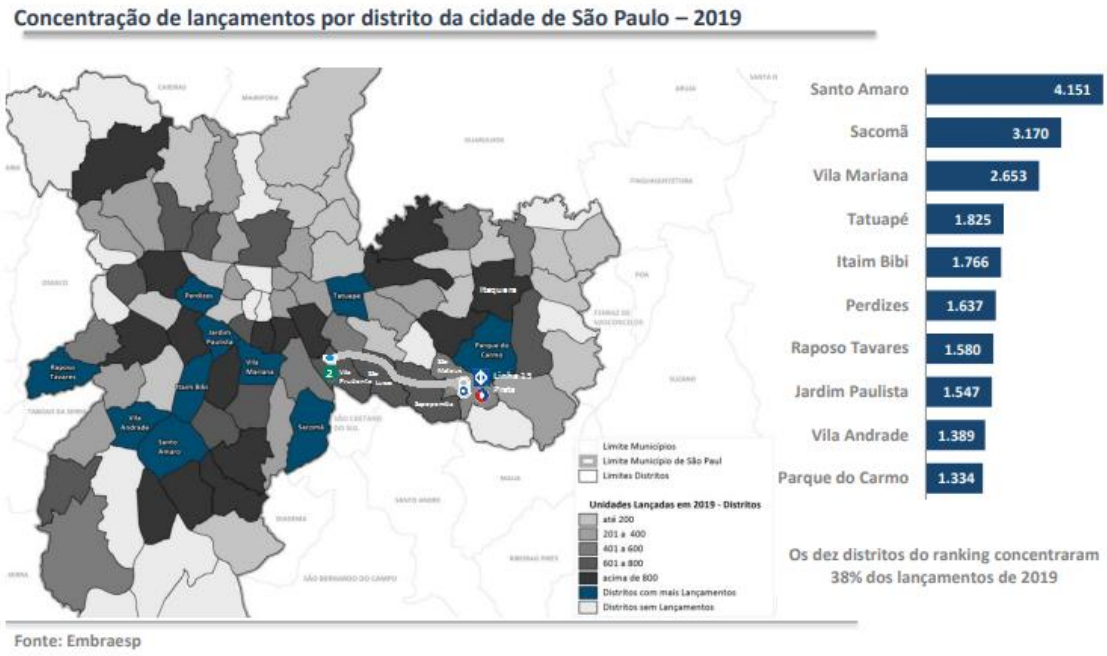
Fonte: Plano Jardim Planalto, 2019.

Como se vê, o setor imobiliário não vende apenas imóvel, mas vende também a localização, ao mostrar a intima articulação entre os investimentos estatais e de agentes do mercado imobiliário que produzem espaço articulados com a expansão do sistema de transporte metroviário – nesse caso específico –, aspecto que remete ao estudo de Sérgio Lazzarini (2011) "Capitalismo de laços: os donos do Brasil e suas conexões"[166]. Não é por aleatoriedade da realidade que muitas construtoras passaram a construir os imóveis habitacionais com o anúncio da expansão e a conclusão das estações da Linha 15 até São Mateus. Algumas dessas construtoras começaram a construir após a inauguração, para vender mais valorizados os imóveis no mercado imobiliário, o que mostra como a propriedade da terra permite uma apropriação da riqueza socialmente produzida no urbano e de como o urbano tornou-se suporte da acumulação imobiliária[167]. A expansão no vetor de valorização imobiliária sudeste em São Paulo mostra que são crescentes a produção e os lançamentos imobiliários em distritos de subúrbios e periféricos com as recentes estações do monotrilho:

[166] Lazzarini (2011) mostrou surpresa ao descobrir que entidades ligadas ao governo (especialmente ao BNDES e fundos de pensão de empresas estatais) tinham, juntamente com alguns grupos privados domésticos, aumentado a sua inserção nas redes de propriedade. Isso fez com que ele se perguntasse sobre as nuances institucionais do capitalismo brasileiro e investigasse as estratégias de articulação entre grupos privados e governo, ao mostrar a participação do Estado brasileiro direta e indiretamente no âmbito produtivo da economia e evidenciar uma rede de laços corporativos. Para ele o que explica esse aparente paradoxo é a forma pela qual o processo de privatização foi executado desde o governo de Fernando Henrique Cardoso (1995-2002), e no Estado de São Paulo essas articulações se dão entre o partido do governo, o PSDB, e construtoras como CCR, empresas imobiliárias, do agronegócio e outros.

[167] A propriedade fundiária é central no processo de acumulação imobiliária por meio da produção social do espaço, por isso, há um extenso debate sobre as diferenças entre a renda da terra rural, quando a terra é o meio de produção, e a renda da terra urbana, quando a terra torna-se suporte da acumulação. Decidimos nessa tese não entrar na complexidade da renda da terra urbana em decorrência de sua complexidade e por entender que desdobraria em outra tese a ser desenvolvida. A esse respeito ver Samuel Jaramillo González (2009).

Figura 70: Mapa Concentração de Lançamentos por Distrito em São Paulo – 2019



Fonte: Embraesp / Secovi, PMI, 2019.

Figura 71: Mapa Linha 15 Prata Monotrilho – Metrô de São Paulo – 2019



Fonte: Companhia do Metropolitano de São Paulo, 2019.

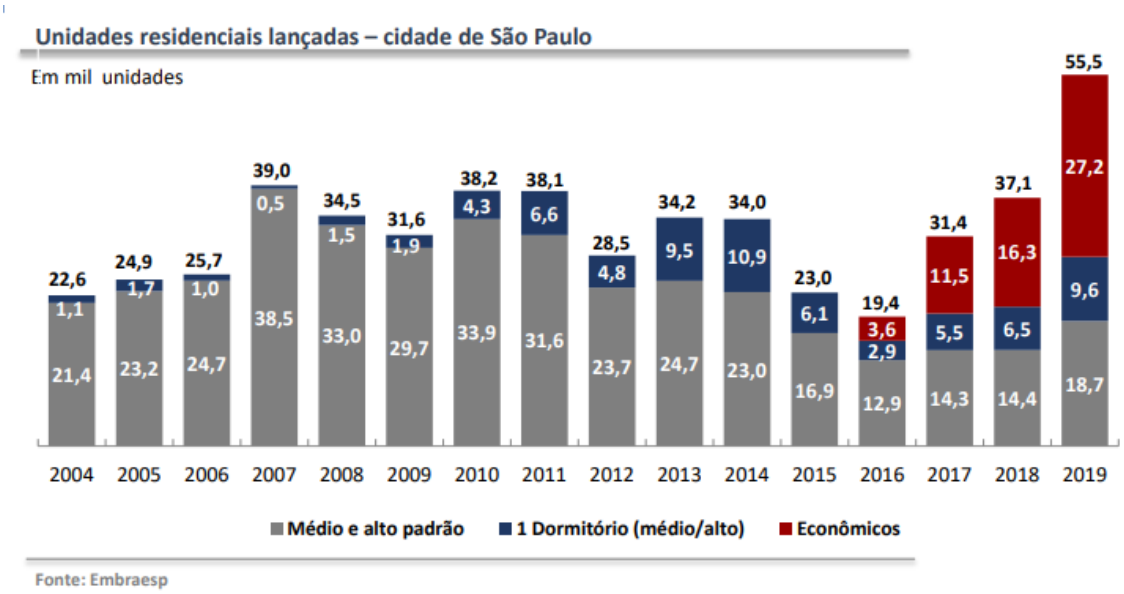
A Linha 15-Prata faz conexão com a Linha 2-Verde do Metrô e com o Terminal Metropolitano de São Mateus, o que permite a ligação entre linhas e tipos de transporte. Como mostra a Figura 70, os distritos de Vila Prudente, São Lucas e Sapopemba tiveram lançamentos imobiliários de 601 a 800 unidades habitacionais novas, enquanto Itaquera, acima de 800 unidades, e Parque do Carmo com 1.134 unidades, com destaque para Sacomã (3.170) e Santo Amaro (4.151) com as maiores unidades em 2019.

Evidente que a expectativa estava atrelada à expansão do monotrilho até Cidade Tiradentes, o que modificaria os lançamentos dessa área da cidade, mas há outros fatores, como no caso do distrito de Itaquera, que há anos se tornou um dos vetores de valorização imobiliária para uma classe média ascendente. Itaquera, segundo Cristiane Crisci, gerente de

inteligência de mercado do Grupo Zap Viva Real, tem futuro promissor por dispor de boa infraestrutura. Ela ressaltou que a inauguração da Arena Corinthians, em 2014, trouxe desenvolvimento para região, ao exigir melhoras no sistema viário e de transporte, além de a população dispor de opções de lazer como o Sesc Itaquera, o Parque do Carmo e o Parque Ecológico do Tiête, shoppings e centros comerciais, e acrescentamos: duas estações – Corinthians-Itaquera do Metrô/CPTM e Dom Bosco da CPTM.

A expansão imobiliária se mostra crescente após a queda na crise entre 2015 e 2016, com lançamentos de unidades econômicas para atender parcela de trabalhadores das chamadas "classes C e D" (faixa de renda) que cresceu nos distritos da Zona Leste e da Zona Sul nos últimos anos, e, em 2019, atingiu 27,2 mil unidades:

Figura 72: Unidades Residenciais Lançadas em São Paulo – 2004-2019



Fonte: Embraesp / Secovi, PMI, 2019.

Em 2019 o setor imobiliário bateu o recorde de lançamentos residenciais no total de 55,5 mil unidades lançadas na cidade de São Paulo. Com efeito, o setor ampliou os lançamentos para o segmento "econômico" motivado pela política do Programa Minha Casa e Minha Vida (MCMV) em suas fases 1 e 2, com subsídios para atendimento da Faixa 1 (de 0 a 3 salários mínimos) e Faixa 2 (3 a 6 salários mínimos). Como mostra a Figura 68, o lançamento no Jardim Planalto dispõe de subsídios de até R$ 29 mil reais por financiamento, o que permitiu aos trabalhadores de média renda realizarem o sonho de sua residência própria e a diversificação do mercado pelo setor. O MCMV se transformou em um mecanismo de crédito para realização da acumulação capitalista no setor imobiliário semelhante ao Banco Nacional de Habitação (BNH) criado pelo governo civil-militar no período da ditadura, que se

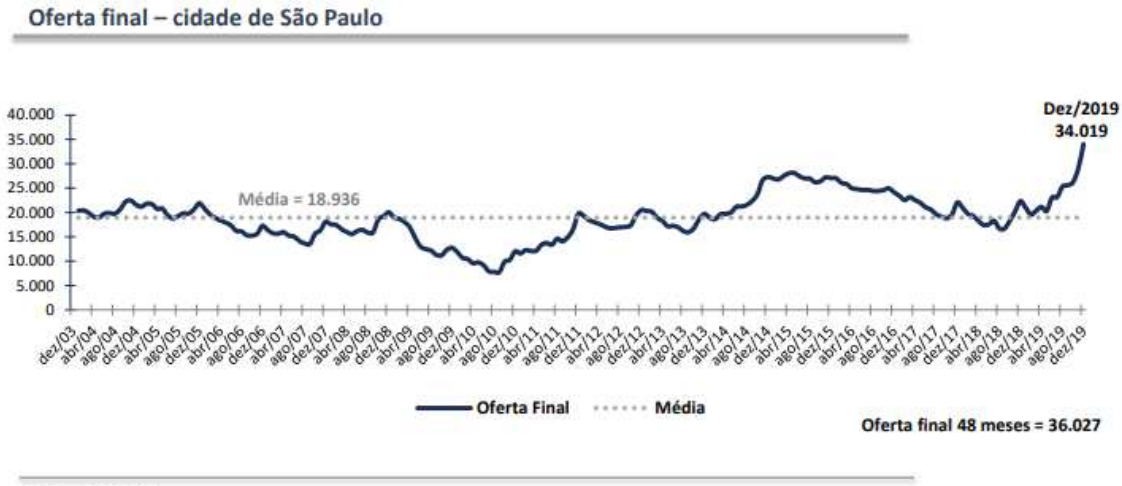
utilizou igualmente de recursos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) com um diferencial: o MCMV usou recursos do Orçamento Geral da União (OGU), ao drenar, de modo similar, recursos públicos ao setor privado para alimentar esse mecanismo de acumulação[168].

Fix (2011) já havia mostrado que, embora o imobiliário siga uma órbita de privilégio da elite brasileira, ele deixou de ser espaço exclusivo de valorização do capital nacional, desde a abertura de capital na bolsa, na década de 1990. Ela estimou a participação dos fundos de investimentos em ações em cerca de 12,6 bilhões de reais, até 2009. No ranking de gestores de fundos, tinha como primeiro colocado o Pactual, em decorrência da empresa fundada pelos sócios do banco, a PDG. O segundo colocado reunia vários fundos controlados pela Equity International Properties dos EUA. Ainda segundo a autora, a participação estrangeira ocorre apenas para empreendimentos específicos, cuja contabilidade é separada da empresa por conta da legislação de Patrimônio de Afetação (Lei n° 10.931/2004) em Sociedades de Propósito Específico (SPE), o que permitiu novos personagens na cena financeira como os gestores de fundos de investimentos no circuito imobiliário brasileiro (Fix, 2011: p. 164-166).

Com isso, a mobilidade do capital aumentou a partir do momento em que as empresas passaram a ter liquidez no mercado financeiro. Essa mobilidade tem permitido ganhos extraordinários para o setor que detém uma rotação do capital mais longa, se comparada à indústria automotiva, mas que, no âmbito da valorização, permite uma acumulação ampliada distinta, porque apropria-se tanto da mais-valia relativa como da mais-valia absoluta, aspectos que permitem um fluxo de capital que circula em diversos segmentos da indústria, setores financeiro e fundiário. A quantidade de lançamentos e o faturamento do setor em São Paulo possibilita enxergar os resultados desse processo de produção do espaço e acumulação de capital imobiliário e financeiro que dinamizam a indústria de cimento, aço, tijolos, etc., distribui parte dos ganhos e transfere valor ao produto final, relação social de produção que contribui para a expansão do transporte em vetores de valorização imobiliária.

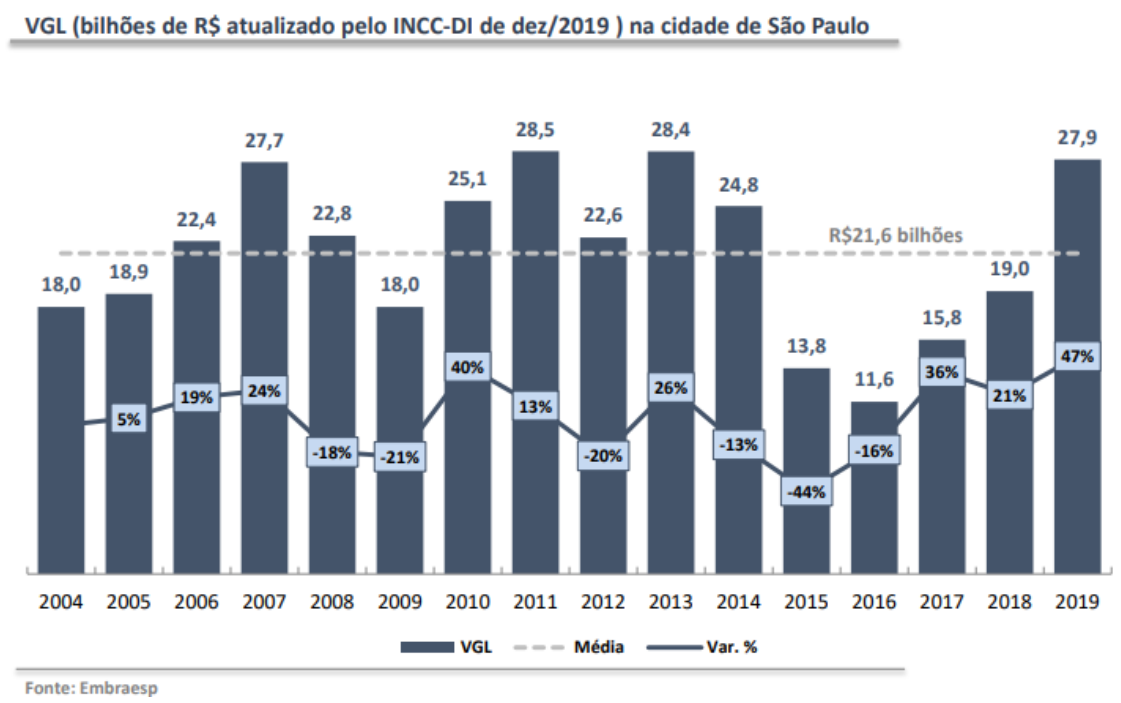
[168] Realizei no estudo do mestrado uma análise do programa MCMV a partir de seu antecessor BNH e do Sistema Financeiro da Habitação, baseando-se em autores que aprofundaram essa problemática como Francisco de Oliveira (1979) e Mariana Fix (2011), no qual mostro os impasses da política habitacional mediante a outra face do setor imobiliário, da estruturação da política e as duas faces da lógica da produção habitacional Ver: Sandro Oliveira, *Repensando a reprodução social do espaço*: A Comuna Urbana Dom Hélder Câmara na redefinição urbana, Dissertação de Metrado, EFLCH UNIFESP, 2013.

Figura 73: Variação da Oferta Final de Lançamentos – 2003-2019



Fonte: Secovi, PMI, 2019.

Figura 74: Valor Global Lançado (VGL) – 2004-2019

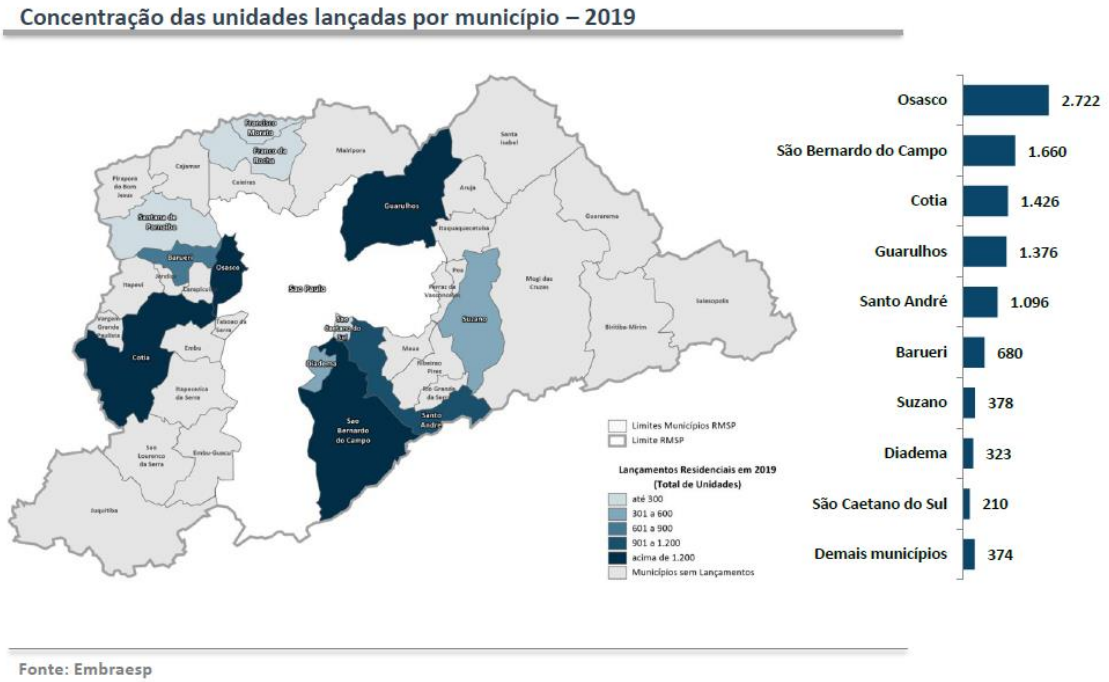


Fonte: Embraesp / Secovi, PMI, 2019.

Na Figura 73 está a Variação da Oferta Final de lançamentos que fechou 2019 com 34 mil unidades, e na Figura 74 a variação do Valor Global Lançado (VGL), que mostra a média de R$ 21,6 bilhões no período de 2004 a 2019, os valores absolutos em cada barra azul e a variação em percentual remetendo ao ano anterior, caso de 2019 que variou 47% em relação a 2018. Como se vê, o ganho com a produção do espaço por meio da apropriação do valor imobiliário e da renda da terra pela venda para fins de habitação ou mesmo escritórios de empresas é crescente, cujo acumulado no período foi de R$ 345,3 bilhões.

Nos demais municípios da RMSP os lançamentos foram mais tímidos, mas com perspectivas de crescimento de acordo com a expansão do setor imobiliário e das linhas da CPTM, do Metrô e da EMTU.

Figura 75: Concentração das Unidades Lançadas por Município RMSP – 2019

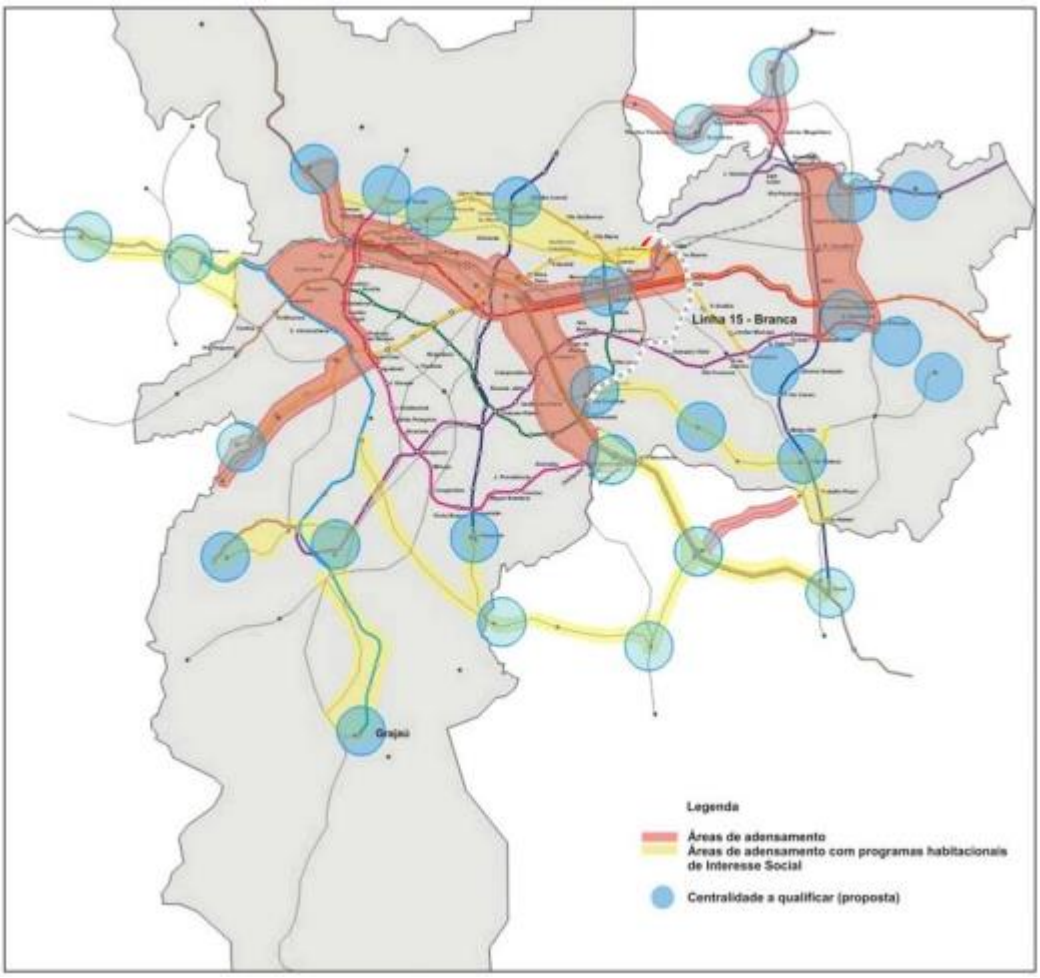


Fonte: Embraesp / Secovi, PMI, 2019.

Osasco se destaca na liderança dos lançamentos seguida por São Bernardo do Campo, Cotia, Guarulhos e Santo André. Quatro municípios em destaque fazem parte da sub-região sudeste (ABCD Paulista), e Guarulhos na sub-região nordeste se destaca também, entre outros aspectos, pela recente inauguração da Linha 13-Jade da CPTM que tem promessa de extensão das atuais estações Guarulhos-CECAP e Aeroporto, para o Terminal 2 do Aeroporto, Jardim dos Eucaliptos, Jardim São João, Jardim Presidente Dutra e Bonsucesso, e por meio da promessa do governador João Dória de expandir a Linha 2-Verde do Metrô até Guarulhos. Em Osasco, está em obras o corredor oeste da EMTU, que ligará São Paulo, Osasco, Carapicuíba, Barueri, Jandira até Itapevi, bem como o trecho oeste do Rodoanel.

A expansão de corredores da EMTU, das linhas do Metrô e da CPTM está prevista no PITU 2025, com previsão de expansão de 328 quilômetros do sistema metroferroviário e 300 quilômetros dos corredores da EMTU, além da extensão em 177 quilômetros do trem para ligação da RMSP com os polos de Campinas, Sorocaba e São José dos Campos, o que possibilitaria uma ligação mais rápida e efetiva entre essas regiões metropolitanas numa tendência de consolidação de uma megalópole por meio do fluxo intenso de pessoas e mercadorias.

Figura 76: PITU 2025 – Adensamento e Centralidades Polares – 2010



Fonte: PITU 2025 apud Metrô, 2010.

O PITU 2025[169] deixou evidente a proposta entre a expansão do sistema metroferroviário e de corredores metropolitanos de ônibus articulados às áreas de adensamento definidas pelo plano, o que contempla a expansão do setor imobiliário e também de Habitação de Interesse Social (HIS), essa última próxima aos corredores e algumas linhas de metrô nos subúrbio e periferias. Na Figura 76, estão presentes as áreas de adensamento em vermelho, algumas delas articuladas às Operações Urbanas Consorciadas (OUC), mas todas

[169] Em 1999 foi publicado PITU 2020 que continha a proposta de uma rede do sistema estrutural sobre trilhos com cerca de 651 quilômetros de extensão, com a característica de rede aberta e abrangente e intenção de captar a demanda o mais próximo possível das suas áreas de origem nas regiões periféricas. Esse Plano faz parte de um processo permanente de planejamento, cujas propostas são revisadas periodicamente, ajustando-as a mudanças de conjuntura, mantidos seus objetivos básicos de ampliação da mobilidade metropolitana. Assim, o PITU 2025 atual considera novos fatores, entre os quais a publicação dos resultados do censo de 2000, que trouxe novos elementos para a compreensão da dinâmica de desenvolvimento da RMSP, inspirando várias análises e diagnósticos de especialistas. Além disso, importantes mudanças ocorreram no marco jurídico da política urbana, com a promulgação do Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257, de julho de 2001), que traz novas diretrizes e instrumentos para a gestão das cidades e seu financiamento e obriga o preparo de planos diretores para os municípios das regiões metropolitanas. Todas essas questões têm efeitos significativos sobre o sistema de transporte urbano. Ver: Metrô, Gestão Ambiental, Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental, 2010.

têm relação direta com linhas do Metrô, da CPTM ou algum corredor da EMTU e do município de São Paulo, as áreas de adensamento de HIS em amarelo no mapa e os pólos de centralidades que se propõem a qualificar representadas pelos círculos azuis. Como analisou Cardoso (2016);

> A promoção e requalificação de centralidades presentes no PITU 2025 [...] baseiam-se num prognóstico de solução dos problemas da RMSP, deste modo intervenções urbanas em 28 centralidades criariam condições para modernizar a metrópole. Na perspectiva tecnocrática do Estado, o resultado da revalorização das áreas tidas como obsoletas destas centralidades levaria a eixos e frentes de adensamento diversificados de classes sociais, minimizando, idealmente, os impactos das contradições vividas na metrópole, e, na interpretação dos documentos oficiais do GOVESP, a resolução dos problemas metropolitanos de transportes estariam na inserção de fragmentos urbanos específicos no mercado (Cardoso, 2016: p. 61).

Como consequência:

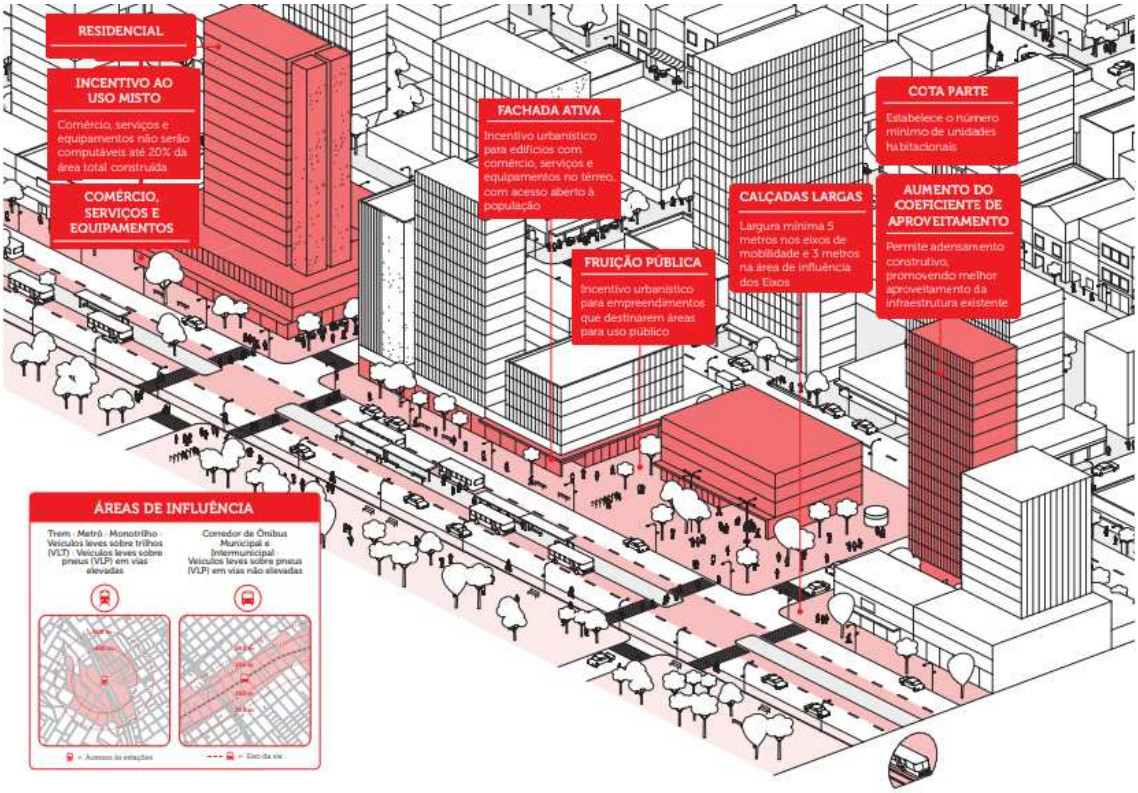
> As vias de circulação tornam-se, assim, locais de atração de investimentos segmentados. Essa segmentação fica estrategicamente a cargo da STM que delibera seus projetos de integração metropolitana para diferenciar o *valor de uso* das vias de circulação subsumindo-as ao planejamento e ao valor de troca. Processo que confere ao espaço, limitado às férreas leis que determinam o mercado, certa especialização na setorização econômica da metrópole que está também vinculada às formas de distribuição de atividades e a totalidades da reprodução social (Cardoso, 2016: p. 61).

A totalidade da reprodução social do capital é o que está em jogo na dinâmica de produção social do espaço, pois a expansão imobiliária permitiu o que Lefebvre (1973) identificou e Harvey (2006) aprofundou, a saber: o mecanismo de contratendência à queda da taxa média de lucro em outros setores da economia. Com isso, desenvolveu-se o enlace entre produção do espaço, expansão imobiliária e sistema de transporte articulando-se em nível de acumulação ampliada do capital com um agravante: essa forma foi elevada a um nível superior de acumulação despótica por despossessão por meio da espoliação urbana que tende a submeter a *governança metropolitana* aos desígnios de sua lógica de reprodução ampliada, ao passo que tanto STM como GOVESP[170] definem a atribuição da expansão de cada modal de transporte articulada à finalidade de adensamento e centralidade com base nos referenciais de instrumentos urbanísticos na capital de São Paulo e RMSP e, por essa razão, há uma diretriz para que cada município elabore seu Plano de Mobilidade Urbana (PMU) articulado ao Plano Diretor Estratégico (PDE), em escala local, e Estatuto das Cidades em escala federal.

[170] "[...] do conceito de 'polo regional' ou 'subcentro' também para o de 'centralidade', que passa a incluir também certas estruturas urbanas que se pretende desenvolver, como as operações urbanas, as centralidades polares e lineares ao longo das principais estações (terminais chave) e linhas do sistema estrutural de transporte coletivo e os projetos de desenvolvimento urbano em torno dos centros logísticos integrados (CLIs) nas regiões periféricas do aglomerado urbano" (Cardoso, 2016: p. 62 apud GOVESP e STM, 2006: p. 91).

No PMU 2015 de São Paulo, os eixos de estruturação da transformação urbana são designados por "área de influência" extraído do PDE[171], cujo objetivo é o de orientar tais transformações nas proximidades dos eixos de acordo com as características de cada meio de transporte. Dentre os objetivos urbanísticos, destaca-se o desestímulo ao uso do transporte individual motorizado, articulando o transporte coletivo com modos não motorizados de transporte como a bicicleta. O PDE de São Paulo propõe socializar os ganhos da produção da cidade e limitar a especulação imobiliária, ao estabelecer prazo para que construtoras – que detêm estoque de terras – produzam seus empreendimentos e não fiquem aguardando a valorização do entorno por investimentos do Estado, como no caso da Linha 15-Prata. A diretriz da "área de influência" mostra a proposta:

Figura 77: Área de Influência – PDE São Paulo 2014



Fonte: PDE São Paulo, 2014.

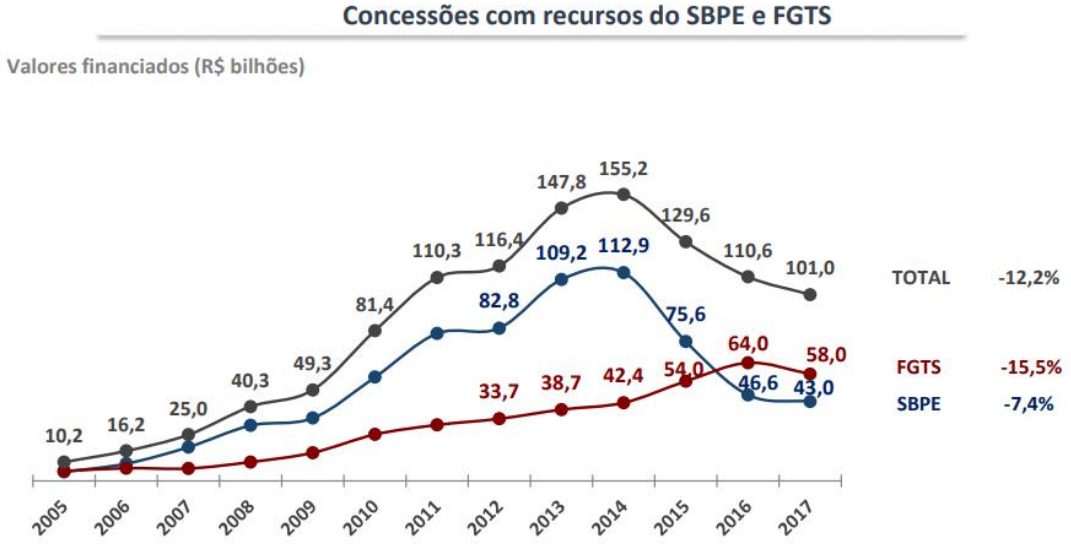
As áreas de influências são determinadas de acordo com o meio de transporte. No caso do sistema metroferroviário (trem, metrô, monotrilho, VLT) há duas faixas circulares de intervenção a partir das estações: a primeira faixa até 400 metros define que todas as quadras

[171] O PDE 2014, em seu artigo 225, definiu o Sistema de Mobilidade Urbana como conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, serviços, equipamentos, infraestrutura e instalações operacionais necessários à ampla mobilidade de pessoas e deslocamento de cargas pelo território municipal, visando garantir a qualidade dos serviços, a segurança e a proteção à saúde de todos os usuários, principalmente aqueles em condição de vulnerabilidade social, além de contribuir para a mitigação das mudanças climáticas.

em seu interior passem por essa transformação; enquanto a segunda, até 600 metros, define que as quadras na fronteira limite da primeira faixa entrem nas modificações. No caso dos corredores e paradas de ônibus municipais, intermunicipais e VLP em vias não elevadas, há duas faixas lineares: a primeira, até 150 metros, define que todas as quadras passem pelas transformações; a segunda, até 200 metros, estabelece que as primeiras quadras a partir do limite da primeira faixa entrem nesse processo. O PDE incentiva o uso misto de edifícios para habitação, comércio, serviços e equipamentos, além da fachada ativa nos térreos para essas atividades, fruição pública para empreendimentos que destinem áreas para uso público, calçadas com largura mínima de 5 metros e aumento do coeficiente de aproveitamento para adensamento construtivo com intuito de melhor aproveitar a infraestrutura existente.

Com isso, o capital dispõe de um tipo de mobilidade, a partir da circulação que resulta na realização do valor em seu movimento, mas tem sido o trabalho o criador do valor que necessita circular livremente sem barreiras financeiras, espaciais e temporais. No caso da produção imobiliária, ela depende exclusivamente do crédito e do financiamento para se viabilizar, porque ela dispõe de um longo tempo de rotação, sobretudo, para a conclusão do produto imóvel. Financiamento via fundo do trabalhador (FGTS) e crédito (SBPE) ajudam a explicar essa mobilidade no setor imobiliário:

Figura 78: Concessões de Financiamentos Recursos do FGTS e SBPE – 2005-2017

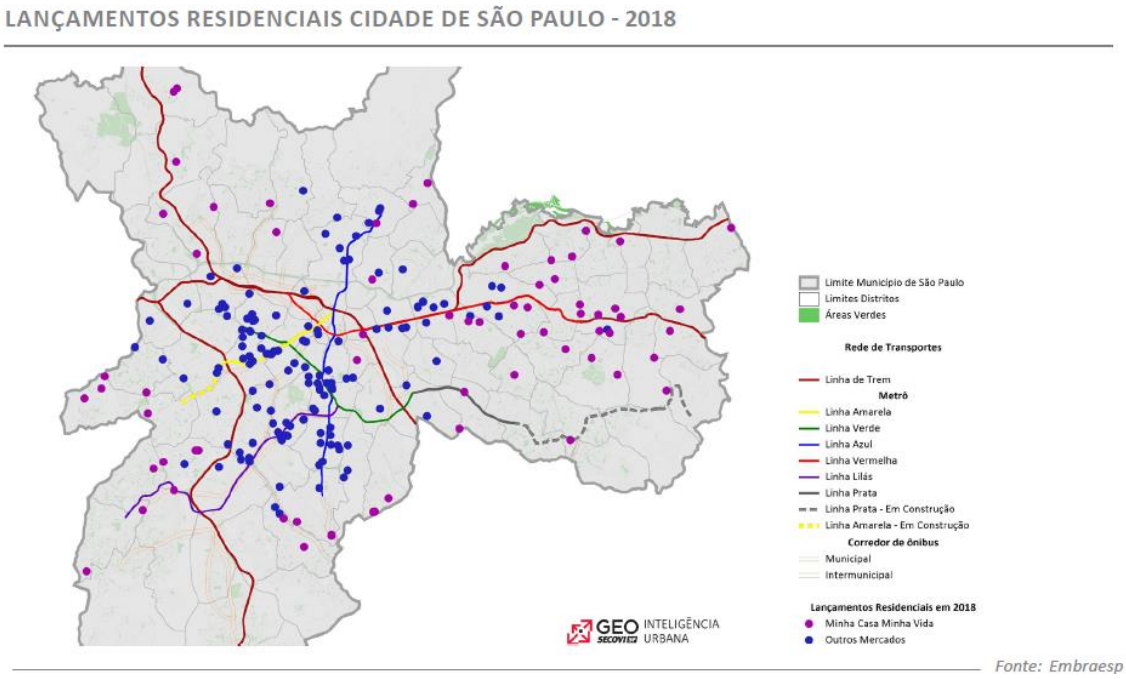


Fonte: BACEN e ABECIP, 2017.

A Figura 78 mostra a evolução dos recursos utilizados no financiamento pelo Sistema Brasileiro de Poupança e Empréstimos (SBPE) e pelo FGTS. A SBPE atingiu seu pico de R$ 112,9 bilhões em 2014 e, desde então, vem em queda ao atingir, em 2017, R$ 43,0 bilhões, enquanto o FGTS vinha numa crescente com seu pico, em 2016, com o valor de R$

64,0 bilhões e, na sequência, uma leve queda para R$ 58,0 bilhões, em 2017, acima do SBPE. A política de crédito habitacional foi analisada por Luciana Royer (2014)[172], que mostrou como o SBPE e o FGTS dão sustentação ao Sistema Financeiro Imobiliário (SFI) e o Sistema Financeiro da Habitação (SFH). Esses dois sistemas de financiamento viabilizaram o setor imobiliário, já que a produção de imóveis tem o tempo de rotação de 2 a 4 anos de produção e, nesse período, é posto em movimento uma série de relações de produção e troca que dinamizam a circulação do produto imóvel durante seu processo de produção, diferente de outros ramos da indústria, quando, só após esse tempo, o capital pode ser inteiramente restituído. Por isso, é um setor que tem expectativa de ganhos acima da média com a valorização imobiliária da localização, já que a expansão de estações de metrô e as linhas já existentes de metrô e trem têm contribuído para esse objetivo como mostra as localizações dos lançamentos em 2018:

Figura 79: Lançamentos Residenciais na Cidade de São Paulo – 2018



Fonte: EMBRAESP, 2018.

A Figura 79 mostra a distribuição dos lançamentos residenciais em São Paulo e a respectiva concentração dos lançamentos do mercado imobiliário, ao longo das linhas do Metrô (bolinhas azuis) em áreas já valorizadas. Destaque para a Linha 1-Azul, Linha 2-Verde, Linha 4-Amarela e Linha 5-Lilás, com alta concentração nos distritos do Jardim Paulista,

[172] Para Luciana Royer (2014) houve recentemente no Brasil a financeirização da política habitacional, cuja provisão habitacional teria migrado do discurso universalista dos direitos fundamentais para a lógica seletiva dos mercados, articulando-se de maneira inovadora com a arquitetura financeira dos novos padrões de acumulação do capital. Já para Fix (2011) essa foi uma financeirização truncada no Brasil.

Consolação, Pinheiros, Vila Mariana, Moema, Itaim Bibi, Santo Amaro e Saúde. Os lançamentos do MCMV-Construtora (bolinhas lilás) em áreas em vias de valorização se destacam na Zona Leste próximo à Linha 3-Vermelha, nos distritos de Vila Matilde, Ponte Rasa, Itaquera, Parque do Carmo e Ermelino Matarazzo, com lançamentos dispersos em Vila Prudente, São Lucas, Vila Formosa e São Mateus; na Zona Sul, distritos de Sacomã, Jabaquara e Vila Andrade; na Zona Oeste, distritos de Vila Sônia, Raposo Tavares e Rio Pequeno; e na Zona Norte-Noroeste lançamentos mais dispersos nos distritos de Jaçanã, Tucuruvi, Vila Guilherme, Limão, Cachoeirinha, Pirituba, Jaraguá e Perus.

Com isso, vemos, na expansão imobiliária articulada ao sistema metroferroviário, o processo de trabalho na produção do espaço convertido em processo de valorização ascendente da acumulação capitalista por despossessão, acumulação que se apropria da riqueza socialmente produzida presente no ambiente construído via mercado e Estado. Tal como analisou Harvey (2006), referenciando-se em Marx (2014), a criação de ambientes construídos a serviço do capitalismo possibilita o crescimento de parcela da riqueza social que serve como investimento em meio de transporte por meio do capital fixo e circulante construído como força produtiva via Estado que viabiliza essa operação de valorização, por isso o setor imobiliário está atento à produção de linhas de metrôs, trens e sistema viário pelo Estado, para que, assim, possa realizar sua produção e lançamentos para obter uma apropriação do valor via renda da terra e da localização (Harvey, 2006: p. 52).

Essa produção imobiliária do espaço provoca um movimento espiral de aumento no preço da terra em decorrência dos investimentos tanto de imóveis, pelo mercado imobiliário, como infraestrutura via sistema viário e transporte, pelo Estado, processo esse que permite aos agentes do setor imobiliário – proprietários de terra, construtoras, incorporadoras, bancos financiadores, imobiliárias, etc. – apropriarem-se da renda da terra socialmente produzida e fazerem fortuna por meio da acumulação despótica (poder absoluto de déspota) na produção espacial com regulação estatal para essa finalidade, ao se apropriarem-se dos benefícios dos valores ascendentes da terra nessas áreas servidas para si e usuários que compram os imóveis, que podem vendê-los depois valorizados.

Harvey (2013) analisou o significado do benefício, do ponto de vista do capital (fundiário e imobiliário), de liberar a especulação da terra e a apropriação das rendas e dos impostos territoriais pelo Estado como meio de atrair, impulsionar e guiar os investimentos no transporte, o que tende a levar a uma condição de que a criação de infraestruturas do transporte dependa mais de mecanismos especulativos do mercado e políticos do que de mecanismos baseados nas necessidades dos usuários do transporte, em sua maioria

trabalhadores. Diante dessa condição, ressaltamos a influência nas políticas públicas das pesquisas realizadas pelo Sindicato das Empresas de Compra, Venda e Locação de Imóveis (Secovi) de São Paulo, com indicadores do mercado de imóveis, reajuste de aluguel, mercado imobiliário residencial (venda e locação), estudo de preço e lançamento de imóveis a partir de balanços e relatórios anuais completos que mostram todas as variáveis da atuação do setor imobiliário. Essas pesquisas contribuem para que agentes do setor tomem decisões de onde investir, mas permitem sua articulação com o GOVESP por meio de sua *governança metropolitana* alimentada por dados das Pesquisas OD do Metrô e do PITU. As decisões políticas ocorrem mediante as necessidades econômicas de expansão do imobiliário, mediadas pela expansão estatal do transporte na dimensão da economia política da urbanização.

Isso explicaria as razões de as linhas de metrô não terem se expandido amplamente pelas periferias, que reuniam, até novembro de 2019, apenas cinco estações (Corinthians-Itaquera, Linha 3-Vermelha; Giovanni Gronchi, Vila das Belezas, Campo Limpo e Capão Redondo, Linha 5-Lilás), e com a recente inauguração de mais cinco estações do monotrilho (Vila União, Jd. Planalto, Sapopemba, Fazenda da Juta e São Mateus, Linha 15-Prata), essas que estão incluídas no vetor de valorização imobiliária articulada ao PITU e as centralidades polares e lineares previstas pelo plano.

Com efeito, a articulação entre imobiliário, finança e transporte tem importante regulação do Estado para garantir sua efetivação, mas também de mecanismos criados pelo próprio mercado que se utiliza de recursos públicos e privados para a realização dessa produção imobiliária por meio do crédito (FGTS, SBPE, SFH, SFI). Tanto os empréstimos via financiamento alavancam a demanda efetiva, ao estimular a realização dessa produção, como financistas financiam a construção de moradias pelas incorporadoras, ao mesmo tempo em que concedem empréstimos aos consumidores para realizarem o valor da moradia no mercado. Esse capital portador de juros na forma de crédito estabeleceria a harmonia da unidade contraditória entre valorização e realização, mas com importante mediação do Estado na produção e expansão de sistemas viários e de transporte. (Harvey, 2018; Marx, 2014).

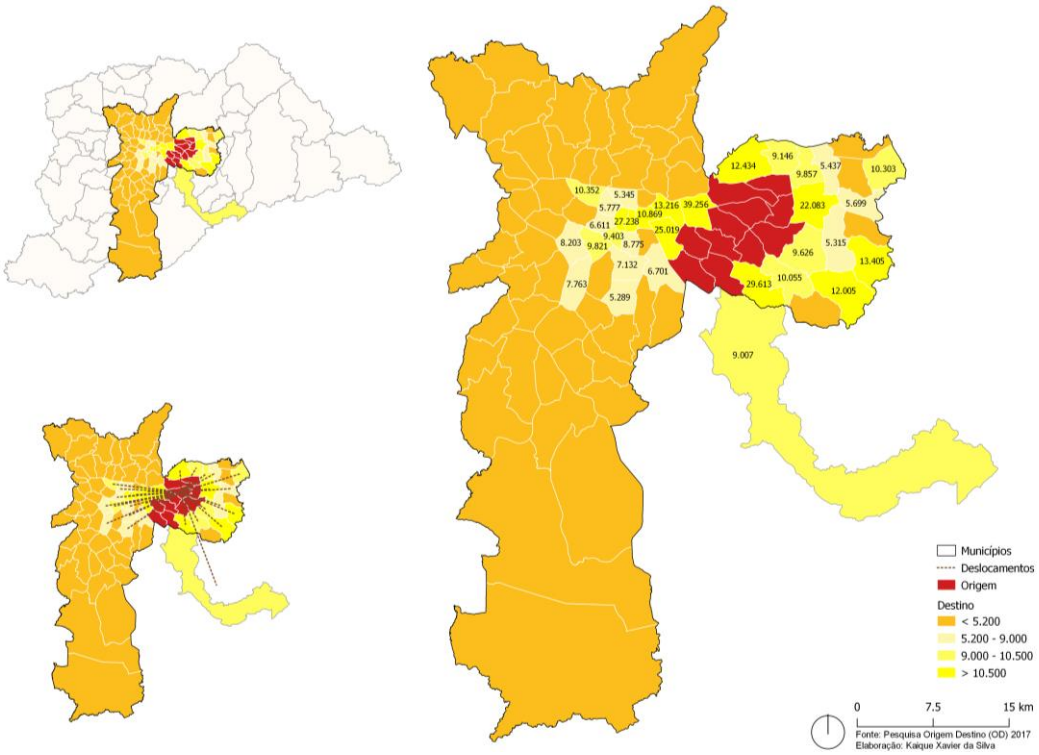
Ademais, a regulação estatal na forma de planos diretores, planos de mobilidade, planos de habitação, etc., estão intimamente articulados aos processos de valorização e acumulação do capital imobiliário, financeiro e de transporte devido às disputas que ocorrem em suas formulações, salvo algumas exceções que os movimentos sociais conseguem interferir e definir regras que socializem a produção espacial para o atendimento do comum, e não apenas para o atendimento dos interesses privados, aspectos visíveis nas diferenças entre as classes sociais nos subúrbios e no centro expandido da metrópole de São Paulo.

3.4. Transporte e mobilidade do trabalho nos subúrbios e centro expandido

No item anterior analisamos a produção do espaço mediante articulação entre imobiliário, finanças e transporte, ao expor os nexos entre mercado imobiliário e Estado nessa expansão. Como destacou Harvey (2013: p. 485), a acumulação requer que cada vez mais capital se desloque para a produção de meios de transporte e comunicação, sendo que a indústria de transporte tem alta composição técnica e valor do capital, porém, poderes fracos de produção de mais-valor em seus confins (áreas mais distantes que baixaria a rentabilidade), e para que as taxas de lucro agregadas sejam mantidas, essa fraqueza tem de ser contrabalançada pelos avanços compensatórios na capacidade de produção de mais-valor nos setores servidos pela indústria de transporte. Então, apreendida a acumulação no transporte e imobiliário, retomamos a análise das classes.

Essas transformações via transporte e valorização imobiliária vêm ocorrendo há quase três décadas em distritos dos subúrbios de São Paulo, localizações que ganharam impulso com novas estações de metrô, modernização das estações de trem, implantação de corredores e paradas de ônibus e ciclo-faixas. Por isso, analisaremos o deslocamento de trabalhadores e classes médias dos subúrbios que é distinto das periferias e permite outras estratégias de mobilidade. O deslocamento no subúrbio leste mostra tal dinâmica:

Figura 80: Deslocamentos Externos Modo Coletivo – Subúrbio Leste – 2017



Fonte: Elaboração própria: Mapa Kaique Xavier, dados agrupados Metrô-Pesquisa OD 2017 Sandro Oliveira.

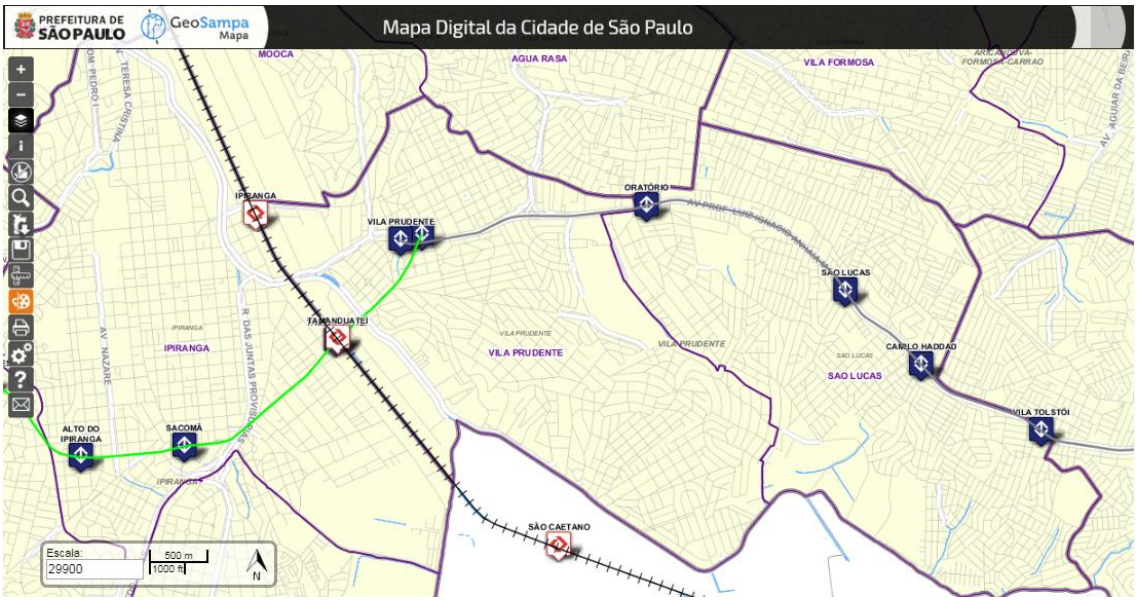
Os deslocamentos via transporte coletivo ao trabalho no subúrbio leste mostram uma dinâmica distinta em relação à periferia leste: os indivíduos têm mais opções de destinos e meios de transporte para sua realização, pois eles se deslocam ao centro, centro ampliado, quadrante sudoeste e periferia leste, nesta última provavelmente para trabalhos de direção de escola, gerência de bancos, professores em escolas públicas ou privadas, médicos e enfermeiras em hospitais, funções técnicas, proprietários de comércio, etc. Os habitantes do subúrbio leste, local composto em nossa representação na figura pelos distritos de Água Rasa, Carrão, Penha, Vila Matilde, Vila Formosa, Vila Prudente, São Lucas, Aricanduva, Cidade Líder, Artur Alvim e Ponte Rasa[173], habitam um território em que predomina a construção de casas com loteamentos e quintais grandes em vias de transformação pelo mercado imobiliário, por meio da construção de torres de edifícios próximos às estações de metrô e corredores de ônibus. Não quer dizer que não haja autoconstrução e conjuntos habitacionais populares, mas que predominam casas oriundas de loteamentos e bairros antigos com padrões urbanísticos regulados por legislação, caso de Cidade Patriarca (distrito de Vila Matilde) e Cidade Líder.

Nos distritos de subúrbio, onde a expansão imobiliária se desenvolve há quase três décadas, predominam sistemas de transportes e viários com maior desenvolvimento se comparados às periferias, até porque são compostos por bairros mais antigos. Os distritos de Carrão e Penha são exemplos disso, pois basta ver uma fotografia de 25 anos atrás e comparar com a atualidade, sobretudo, no caso do Carrão, que vem se tornando uma "floresta de arranha-céus". O distrito de Itaquera teve no passado uma centralidade de subúrbio oriunda da Estrada de Ferro Central do Brasil, mantida próxima a Praça da Igreja Matriz, mas seu entorno passou por transformações mediante a produção de bairros resultantes da periferização, o que determinou a preponderância de favelas, bairros autoconstruídos, ruas estreitas e sem planejamento urbano como nos casos da Vila Progresso e Jardim Guarani, um IDH mais baixo se comparado ao subúrbio e distante do centro, por esse motivo situamos sua localização na periferia leste.

[173] Nos distritos de Ponte Rasa e Artur Alvim estão parelhas as construções de casas típicas de subúrbio e casas autoconstruídas e conjuntos habitacionais típicos da periferia. No entanto, decidimos incluir esses dois distritos no mapa do subúrbio leste em decorrência de dois indicadores: IDH elevado – Ponte Rasa 0,834 e Artur Alvim 0,833 – e tempo de deslocamento de 25 minutos ao centro via metrô, portanto, sua posição geográfica nos parâmetros da mobilidade cotidiana. Como definiu assertivamente D'Andrea (2019) "A periferia começa na Cohab I, ali já é periferia". Todavia, a Cohab I está dentro do distrito de Artur Alvim e, mesmo ela e bairros como Vila Nhocuné sendo parte da periferia, Artur Alvim nasceu do subúrbio ferroviário, nome originado da estação em homenagem ao engenheiro que participou da construção do Ramal de São Paulo da Estada de Ferro Central do Brasil que cortava o bairro e existiu até o ano 2000. Mantemos Artur Alvim como subúrbio na ilustração, mesmo a Cohab I sendo periferia, já que o distrito leva o nome do bairro mais antigo. Partimos do mapa do MCP na Lei 16.496/2016.

Os principais destinos dos 509,8 mil deslocamentos externos[174] do subúrbio leste foram: Tatuapé (39.256), Centro (27.238), Sapopemba (29.613), Mooca (25.019) e Itaquera (22.083). Os distritos de Vila Prudente e São Lucas têm origem de subúrbio no padrão urbanístico, proximidade com as estações Ipiranga/Tamanduateí da CPTM e municípios da sub-região sudeste. Em Vila Prudente habitam a classe média ascendente e uma pequena burguesia, e as viagens por modo individual (102 mil) superam o modo coletivo (82 mil).

Figura 81: Distritos de Vila Prudente /São Lucas e Estações Linha 15-Prata Metrô 2020



Fonte: GeoSampa, Prefeitura de São Paulo, 2020.

A Estação Vila Prudente da Linha 2-Verde foi inaugurada em 2010; as da Linha15-Prata Vila Prudente e Oratório, em 2014; e demais até Vila Tolstói, em 2018[175].

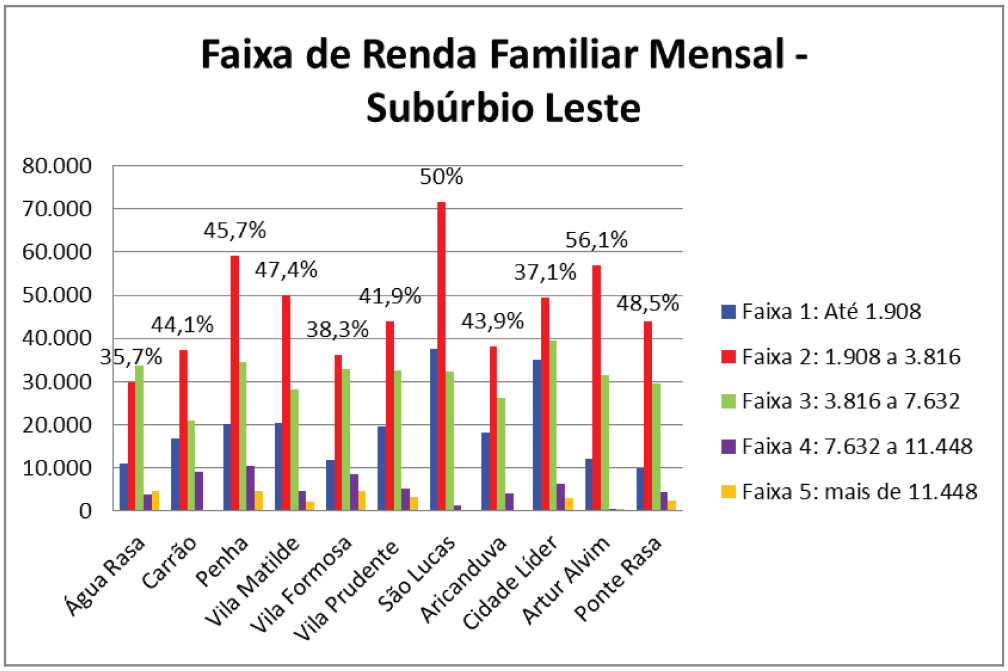
Os distritos de Penha e Vila Matilde, até o ano 2000, tinham as estações de trem Carlos de Campos, Vila Matilde e Patriarca, desativadas mediante implantação do Expresso Leste da CPTM, mas seguem com as estações Penha, Vila Matilde e Patriarca do Metrô. Eles dispunham de estações que facilitava o deslocamento de habitantes no passado e, atualmente, por metrô e corredores de ônibus nas avenidas Radial Leste e Celso Garcia.

Os distritos de Vila Formosa, Aricanduva e Cidade Líder dispõem de características de subúrbio, mas compostos também por bairros periféricos com algumas favelas. Vila Formosa concentrava indústrias, Aricanduva tem o maior shopping da América Latina, e Cidade Líder está próxima da Arena Corinthians em Itaquera.

[174] Subúrbio Leste: viagens internas por Modo Coletivo foram 286 mil que somada as 509,8 mil externas totalizaram 795,8 mil, que somadas as 741,6 mil do Modo Individual totalizaram 1,5 milhão de viagens diárias.
[175] A Embraesp estima que o monotrilho valorize os imóveis em até 30% em Vila Prudente e São Lucas.

Com isso, as classes sociais que habitam o subúrbio leste podem ser identificadas nas Figuras 82 e 83 pela estratificação das faixas de renda e vínculo empregatício:

Figura 82: Faixa de Renda Familiar Mensal Domiciliar – Subúrbio Leste – 2017



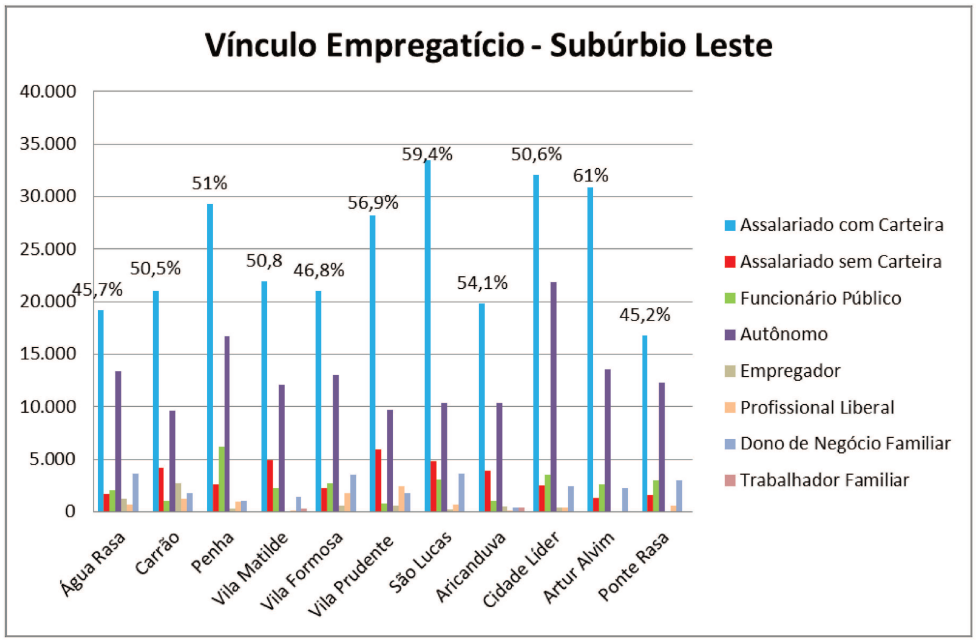
Fonte: Metrô-Pesquisa OD 2017. Em Reais de Abril de 2018. Elaboração própria.

No subúrbio leste, destaque na Figura 82 para os percentuais da faixa 2 (baixa renda) de cada distrito. Somadas as faixas 1 e 2 totalizam 729 mil habitantes que viviam com até 4 salários mínimos em 2018, o que representam 63,1% da População Economicamente Ativa (PEA), enquanto a classe média chegou a 29,6%. Destaque para os distritos que sobem acima da média nessas faixas: São Lucas, 76,4%, sendo que nele a faixa 2 ultrapassa 70 mil habitantes vivendo com baixa renda; Artur Alvim, 68,1%; Aricanduva, 65%; e Cidade Líder, 63,4%. A maioria dos distritos tem população aproximada de 28,1% vivendo com renda na faixa 3 e maior presença do padrão médio de renda distinto da periferia. É significativo, também, habitantes na faixa 4 nos distritos de Penha (8,2%), Carrão (10,7%) e Vila Formosa (9,2%), devido a expansão da classe média alta no bairro de Anália Franco.

Como renda e território em si não definem classe, pois ambos são consequências da divisão social do trabalho e das relações de classes que, no urbano, expressa a divisão socioespacial, cruzar os dados com vínculos empregatícios contribui para caracterizar as classes que habitam o subúrbio leste, pois a posição no processo de trabalho é fundamental na definição da classe social. A Figura 83 a seguir mostra a preponderância de trabalhadores assalariados com carteira registrada nos distritos do subúrbio leste num universo total de 273,6 mil que, somado aos 35,4 mil assalariados sem carteira, totaliza 309 mil no universo de

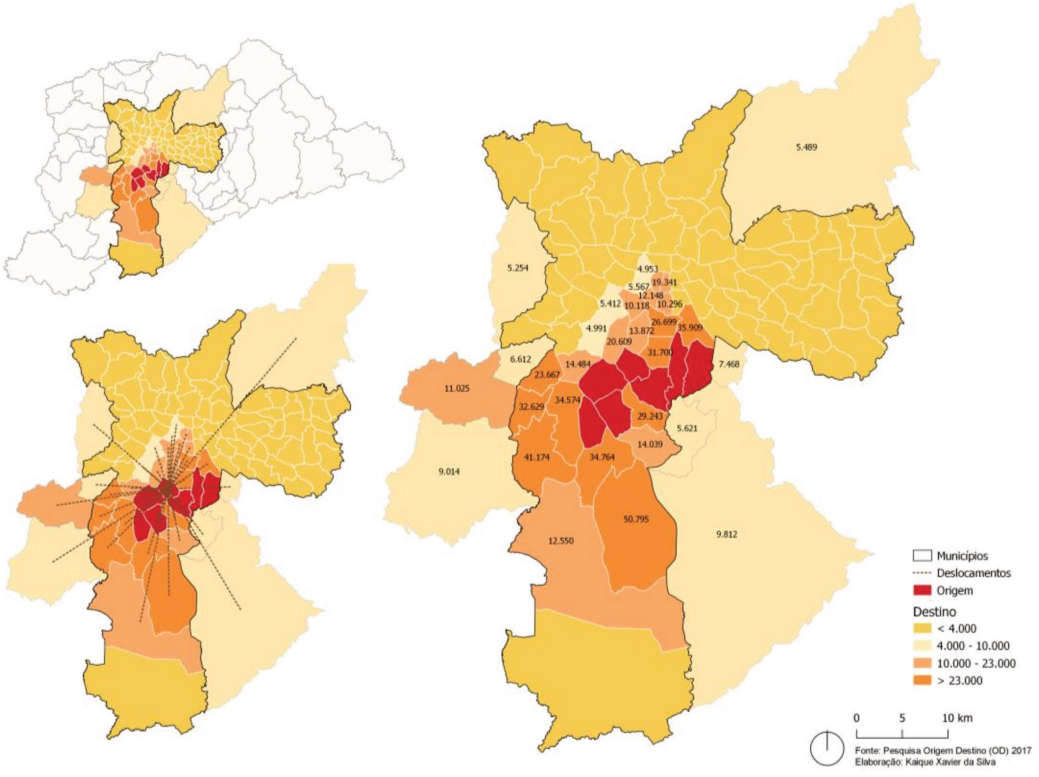
522 mil e representa 59,2% da PEA. Empregadores representam 1,3%; Autônomos 27,3%; Funcionários Públicos 5,5%; Profissionais Liberais 1,8%; e Donos de Negócio Familiar 4,9%, seguido pelos deslocamentos do subúrbio sul:

Figura 83: Gráfico Vínculo Empregatício PEA – Subúrbio Leste – 2017



Fonte: Metrô-Pesquisa OD 2017. Elaboração própria.

Figura 84: Deslocamentos Externos Modo Coletivo – Subúrbio Sul – 2017



Fonte: Elaboração própria: Mapa Kaique Xavier, dados agrupados Metrô-Pesquisa OD 2017 Sandro Oliveira.

Os distritos do subúrbio sul na Figura 84 estão representados por Sacomã, Cursino, Jabaquara, Campo Belo, Santo Amaro, Campo Grande e Capela do Socorro. Tanto no subúrbio leste como subúrbio sul, a tendência de alguns desses distritos é de serem incorporados ao centro expandido, como no caso de Cursino, Sacomã, Jabaquara e Campo Belo, ou se transformarem em outro distrito pelas transformações urbanas realizadas pelo setor imobiliário nesses territórios. Os 687 mil deslocamentos externos[176] do subúrbio sul, a exemplo do subúrbio leste, têm linhas para todas as direções num movimento de 360˚, diferente das linhas da periferia sul que perfaz o movimento de 90˚. As possibilidades de emprego e variedade de postos de trabalho são maiores aos moradores dos subúrbios sul e leste, com deslocamentos em todas as direções e permite a mobilidade cotidiana e ampliada, porque parte dos indivíduos trabalham relativamente perto de suas residências e podem realizar outras atividades como estudo, lazer, etc., em seus dias úteis, diferente daqueles da periferia que realizam apenas um tipo de deslocamento diariamente: casa-trabalho.

Os distritos de Santo Amaro e Sacomã tiveram maiores lançamentos de imóveis na cidade, em 2019, e ambos estão no subúrbio sul. Eles foram beneficiados por vetores de valorização imobiliária e expansão do sistema metroviário, como mostra o mapa:

Figura 85: Distrito de Santo Amaro e Estações da Linha 5-Metrô/Via Mobilidade 2020



Fonte: GeoSampa, Prefeitura de São Paulo, 2020.

[176] Subúrbio sul: viagens internas por Modo Coletivo foram 232 mil, somada as 687 mil viagens externas totalizaram 919 mil, que somadas as 819 mil do Modo Individual totalizaram 1,7 milhão de viagens diárias.

O nexo entre produção espacial do transporte metroviário com a produção imobiliária em Santo Amaro se evidencia quando observamos esse mapa e os demais de outros distritos: são seis estações de metrô em um único distrito, o que explica o resultado de 4.151 unidades residenciais lançadas em 2019 só nessa localização. As estações Santo Amaro e Largo Treze foram inauguradas em 2002, enquanto as demais, mesmo com atraso, foram sendo paulatinamente abertas: Adolfo Pinheiros em 2014, Alto da Boa Vista, Borba Gato e Brooklin em 2017, o que colocou em movimento a produção imobiliária para realizar lançamentos e vendas de imóveis mais valorizados pela inauguração das referidas estações. Só no distrito de Santo Amaro em 2017, com a abertura das estações Borba Gato e Brooklin, houve lançamento de empreendimentos de médio e alto padrão próximos às estações de 3 e 4 dormitórios.

Em relação aos deslocamentos, os seis principais destinos do subúrbio sul foram: Grajaú (50.795), Jardim Ângela (41.174), Ipiranga (35.909), Cidade Dutra (34.764), Jardim São Luís (34.574) e Capão Redondo (32.629), o que mostra algo inusitado: cinco destinos de seis estão na periferia sul com alta concentração de empregos "qualificados" e exigência de formação universitária em escolas, hospitais, postos de saúde, equipamentos de cultura, etc., no setor público, ou mesmo em empresas no setor privado. Isso mostra uma contradição provocada pela expansão urbana decorrente da periferização e suburbanização, na qual predominou o mercado de terra com o uso do solo para adensamentos distintos nesses territórios e a relação dessas localizações para fins de moradia com o mercado de trabalho, cujas vagas de emprego no setor privado estão concentradas em determinada região – quadrante sudoeste –, porém, com vagas de empregos "qualificados" no setor público e em outras empresas privadas distribuídas nas periferias. Esse tipo de desajuste entre mercado de terras e imóveis com o mercado de trabalho mostra o inverso do *ajuste espacial* analisado por Harvey (2006) e realizado pelo setor imobiliário em parceria com Estado: a existência do *desajuste espacial* para maior parte da classe trabalhadora que vive nas periferias e parte dos subúrbios, sendo aqueles indivíduos que mais se deslocam para realizar trabalhos precários nos ramos de telemarketing, diarista, domésticas, etc., e que precisam se deslocar longas distâncias para os locais desses empregos que, em maioria, não há nas proximidades de suas residências, ao contrário daqueles indivíduos que vivem nos subúrbios e centro expandido que são atendidos diretamente por Metrô, CPTM, EMTU e/ou transporte individual.

Na medida em que o capital avança com seus ajustes espaciais para realizar sua reprodução social, provoca mudanças na divisão socioespacial para o conjunto da classe trabalhadora, sobretudo, quando empresas transferem-se de lugar ou mesmo há uma

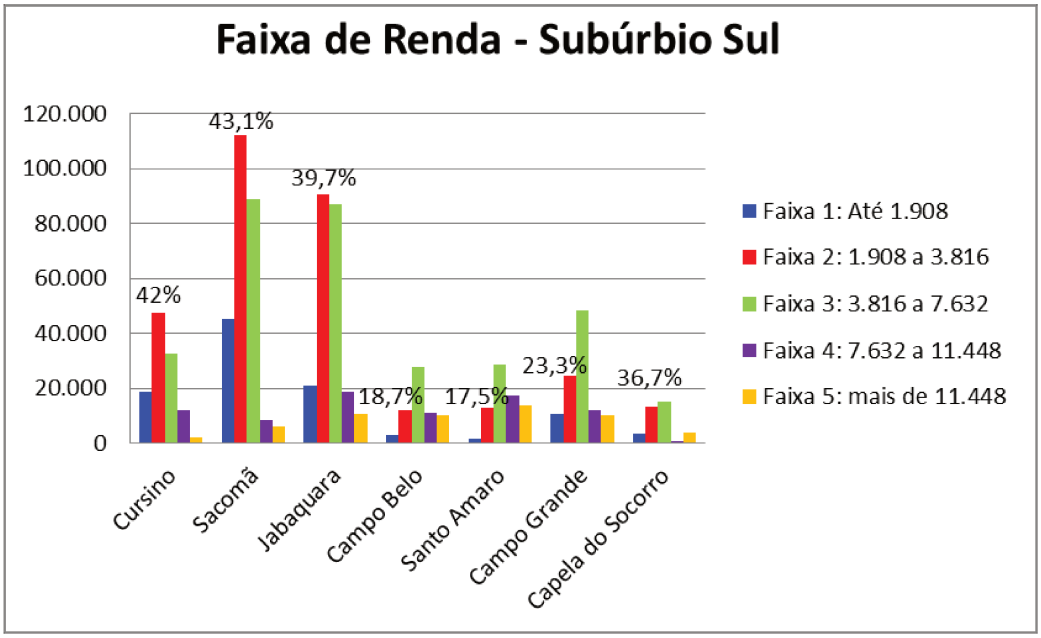
reestruturação que provoca a fragmentação da produção e dispersão no território, ou ainda quando há expulsão de moradores de assentamentos precários para dar lugar a empreendimentos imobiliários, algo recorrente em São Paulo[177]. Como não há uma correlação direta entre habitação e trabalho – empregos próximos à moradia –, os trabalhadores de baixa renda e, em muitos casos, baixa escolaridade, vão trabalhar onde conseguem emprego que, na maioria das vezes, é distante do bairro em que vive. Os trabalhadores com formação universitária em algumas áreas podem prestar concurso e escolher o lugar onde querem trabalhar, diferente dos trabalhadores com baixa ou média escolaridade, mas ainda assim, mesmo entre os mais escolarizados, o mercado de trabalho determina o destino de seus deslocamentos. No caso de trabalhadores com renda média, ao conseguir um emprego longe de casa, esses podem optar, pela condição econômica, de mudar-se para próximo ao emprego. Por isso, o *desajuste espacial*[178] é uma noção importante que ajuda a desvelar esse processo de acumulação despótica por despossessão de espaço desajustado entre mercados de trabalho e terra, com dinâmicas próprias e diferentes entre si. O *desajuste espacial* representa a desorganização espacial do deslocamento mediante os meios e modais de transporte disponíveis para a classe trabalhadora, que sofre com a segregação residencial em relação ao trabalho porque ela expressa o resultado geral da segregação espacial entre as classes no espaço urbano.

As classes sociais, nesse sentido, também se formam determinadas pela divisão socioespacial no processo de urbanização desigual e combinado, a partir da segregação urbana, socioespacial e racial que caracterizam as diferentes áreas urbanas segregadas por meio do centro expandido, subúrbios e periferias. Para caracterizar a presença das diferentes classes sociais no subúrbio sul nessa exposição, os indicadores de renda e vínculos empregatícios são fundamentais para enxergar, para além das aparências, a dinâmica das relações de classes nesse território, vivida e percebida cotidianamente por seus habitantes que circulam na cidade e metrópole de São Paulo. Destaque para os percentuais da faixa 2 na Figura 86 e percentuais de trabalhadores assalariados com carteira na Figura 87:

[177] Ver Mariana Fix, *Parceiros da exclusão*, São Paulo, Boitempo, 2001.

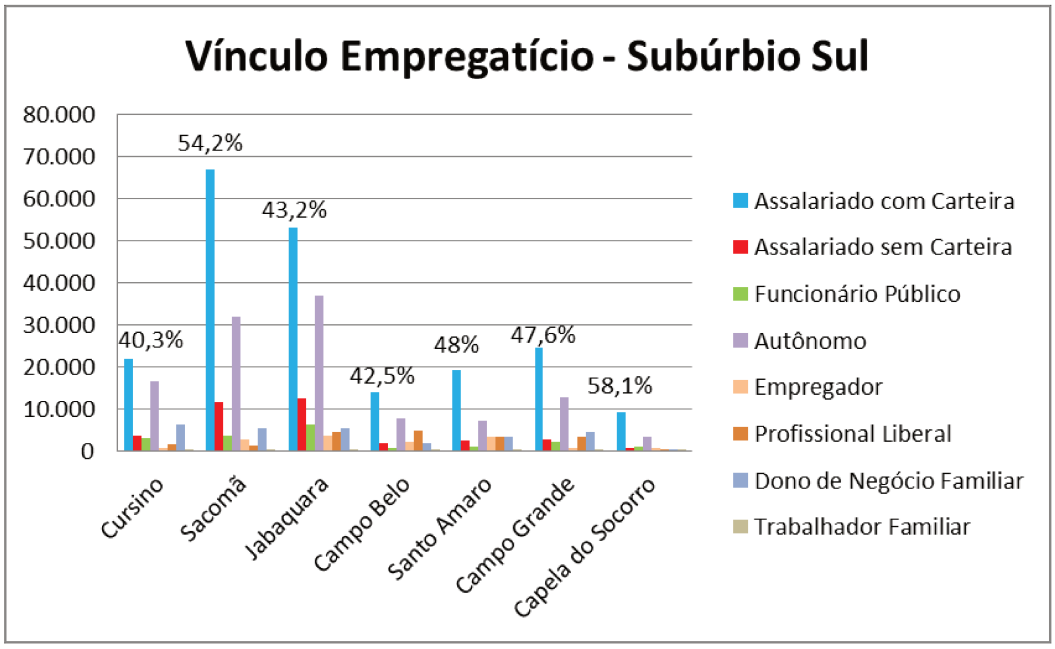
[178] Na dissertação de mestrado expusemos uma compreensão do desajuste espacial como processo no qual a metrópole, ao mesmo tempo em que foi produzida por trabalhadores, se organiza mediante aos ajustes espaciais do capital que geram intensas lutas entre possuidores e despossuídos por espaço. Esse processo está presente na configuração urbana por meio da separação entre classes sociais e funções dos espaços (trabalho, habitação, lazer, transporte, etc.), espaços que só são apropriados, em sua maioria, na medida em que há uma relação mediada pelo valor de troca e a forma mercadoria. Ver Sandro Oliveira, Idem, 2013: p. 82.

Figura 86: Faixa de Renda Familiar Mensal Domiciliar – Subúrbio Sul – 2017



Fonte: Metrô-Pesquisa OD 2017. Em reais de Abril de 2018. Elaboração própria.

Figura 87: Vínculo Empregatício PEA – Subúrbio Sul – 2017



Fonte: Metrô-Pesquisa OD 2017. Elaboração própria.

Ao observar as Figuras 86 e 87 e cruzar os indicadores de renda com de vínculos empregatícios podemos ver que a média de ocupação da classe média no subúrbio sul chegou a 37,2%, enquanto de trabalhadores de baixíssima e baixa renda a 47,3%. Nos distritos de Sacomã e Jabaquara preponderam as faixas 2 e 3 de renda (baixa e média), mas também a presença de trabalhadores com carteira assinada (maioria) e profissionais autônomos. No caso

do Sacomã, as faixas 2 e 3 somadas totalizam 77,2% do total da população que vivia nessas faixas de renda, enquanto trabalhadores e autônomos somados totalizam 80% da PEA nesses distritos. Com exceção dos distritos de Cursino, Sacomã e Jabaquara, em que a faixa 2 de renda é maior isoladamente, nos demais distritos a faixa 3 prepondera. Contudo, em todos os distritos trabalhadores com carteira assinada representam a maioria, o que expõe a importância do trabalho celetista em meio à precarização e urberização no trabalho. Cabe destacar que os indicadores não abarcam a totalidade dos assalariados sem carteiras e os trabalhadores informais.

O distrito de Sacomã é onde habitava Allan Cunha, fotógrafo de formação e membro do CPDOC Guaianás com sede no CEU Jambeiro em Guaianases, sua esposa Daniela Soledad e filhas Madalena e Estela. Eles decidiram mudar de São Miguel para o Sacomã porque Daniela conseguiu um emprego de professora em uma escola particular de inglês nesse distrito. Ela ia com menos frequência ao CPDOC por fazer de casa seu trabalho administrativo, enquanto Allan se deslocava três vezes por semana ao trabalho em Guaianases e encarava em média 1 hora de deslocamento. Ele faz trabalhos "freelance" de fotógrafo em diversos lugares, menos na região em que mora, o quê indica a noção de *desajuste espacial* aos trabalhadores entre locais de trabalho e moradia, ambos determinados pelo mercado de trabalho e mercado de imóveis/terra e que expressam a distância social entre as classes.

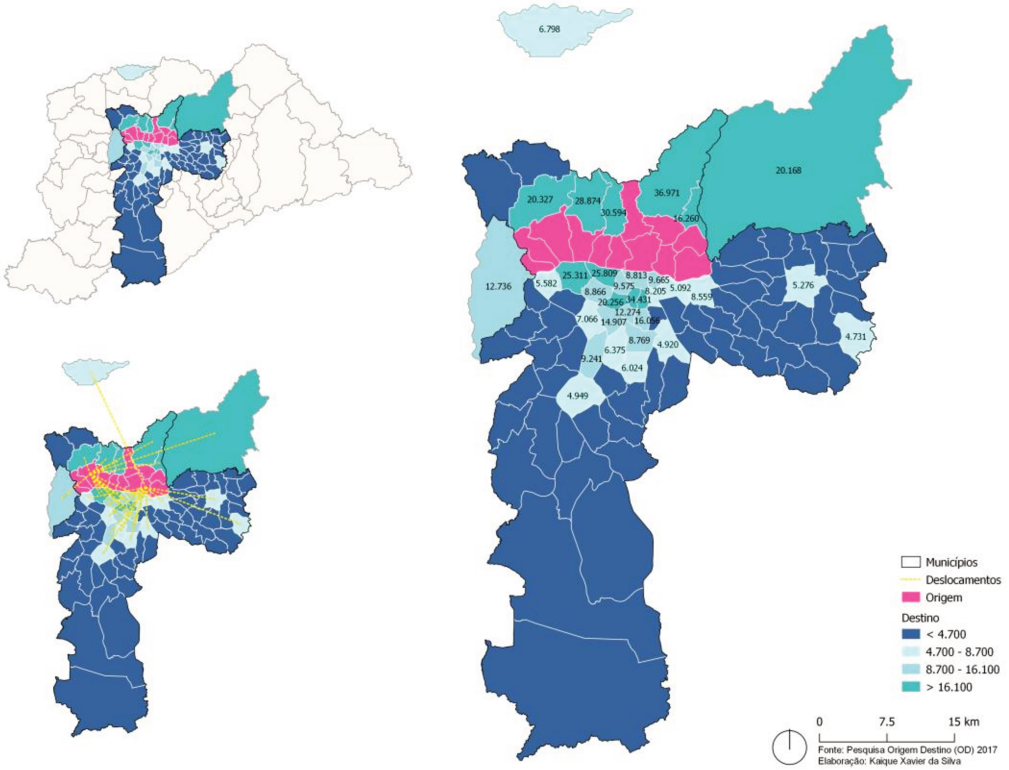
Destacam-se as faixas 3, 4 e 5 de renda (média, alta e altíssima) nos distritos de Santo Amaro (38,5%; 23,2%; e 18,4%), Campo Grande (45,7%; 11,5% e 9,5%) e Campo Belo (43,3%; 17,3% e 15,8%). Santo Amaro mostra a necessidade do grupo de rap Racionais MC's atualizar sua música "Capítulo 4, versículo 3" do álbum "Sobrevivendo no Inferno", de 1997, no qual comparam Guaianases, na periferia leste, com Santo Amaro, no subúrbio sul, como se esse último fosse periferia, mas sua história foi de território suburbano que se mostrou, nas últimas décadas, como vetor de valorização imobiliária e presença de habitantes das camadas média e alta de renda na cidade.

O subúrbio sul mostra distritos como Santo Amaro, Campo Grande e Campo Belo que concentram alta quantidade de empregos no setor de serviços, o que faz desse território localização privilegiada para quem reside lá e vive em seu entorno e proximidades.

Os 586 deslocamentos externos a partir do subúrbio norte-noroeste são prioritários para os distritos de: Tremembé (36.971) e Cachoeirinha (30.594), na periferia norte; Centro (34.431); Brasilândia (28.874) e Jaraguá (20.327) na periferia noroeste; e Barra Funda (25.809) e Lapa (25.311), no centro expandido. Com destaque para os municípios de

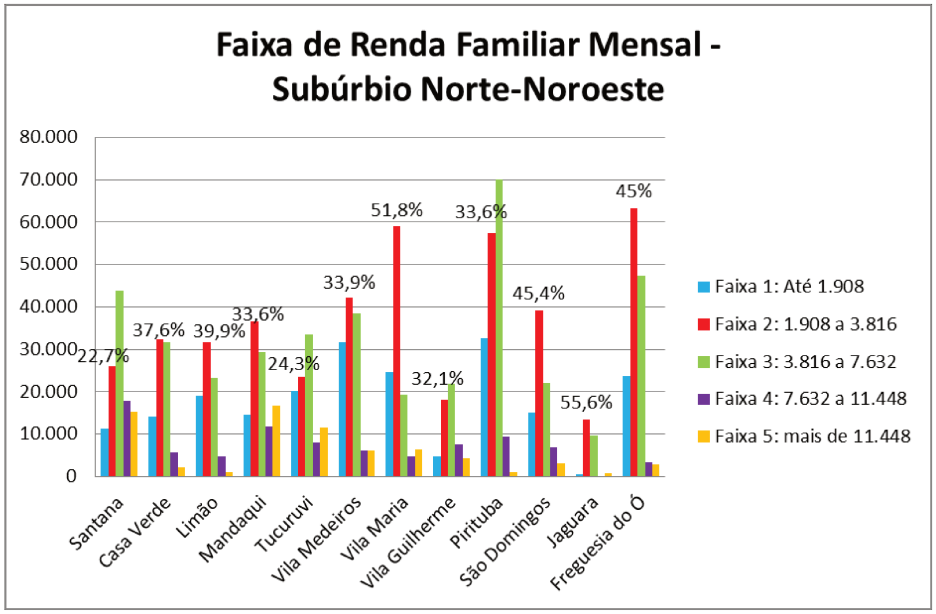
Guarulhos (20.168), Osasco (12.736) e Francisco Morato (6.798), além dos distritos na periferia leste de Itaquera (5.276) e Cidade Tiradentes (4.731)[179].

Figura 88: Deslocamentos Externos M. Coletivo - Subúrbio Norte-Noroeste – 2017



Fonte: Elaboração própria: Mapa Kaique Xavier, dados agrupados Metrô-Pesquisa OD 2017 Sandro Oliveira.

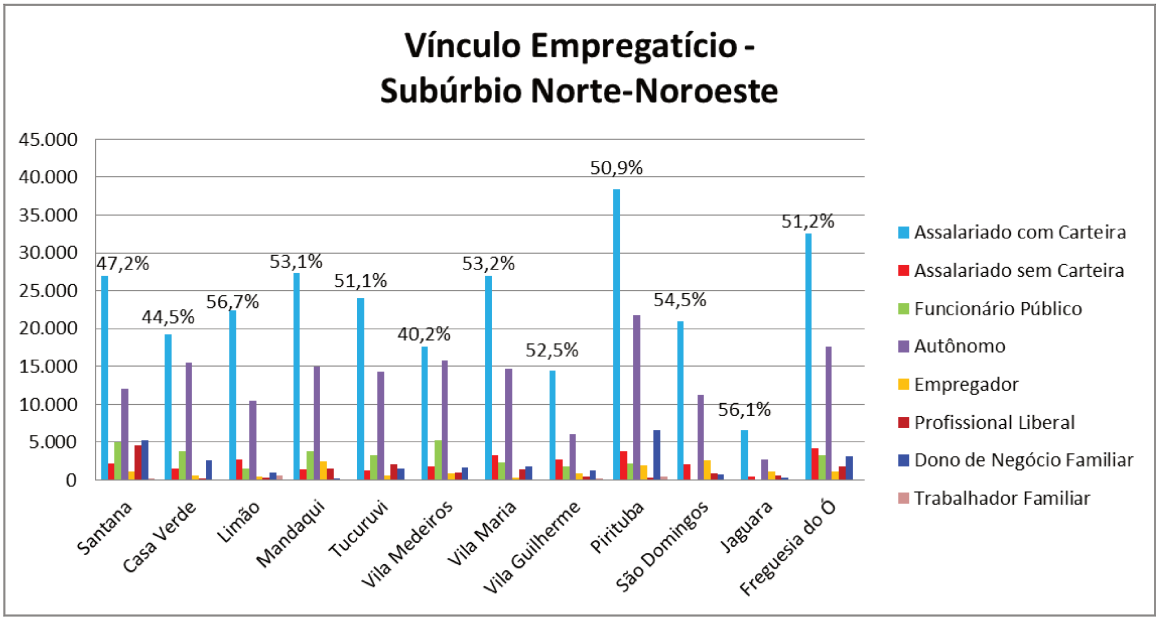
Figura 89: Faixa de Renda Familiar Mensal – Subúrbio Norte-Noroeste – 2017



Fonte: Metrô-Pesquisa OD 2017. Em Reais de Abril de 2018. Elaboração própria

[179] Subúrbio Norte-Noroeste: as viagens internas por Modo Coletivo foram 328 mil, somada as 586 mil viagens externas totalizaram 914 mil, que somadas as 875 mil do Modo Individual totalizaram 1,7 milhão de viagens diárias.

Figura 90: Vínculo Empregatício PEA – Subúrbio Norte-Noroeste – 2017

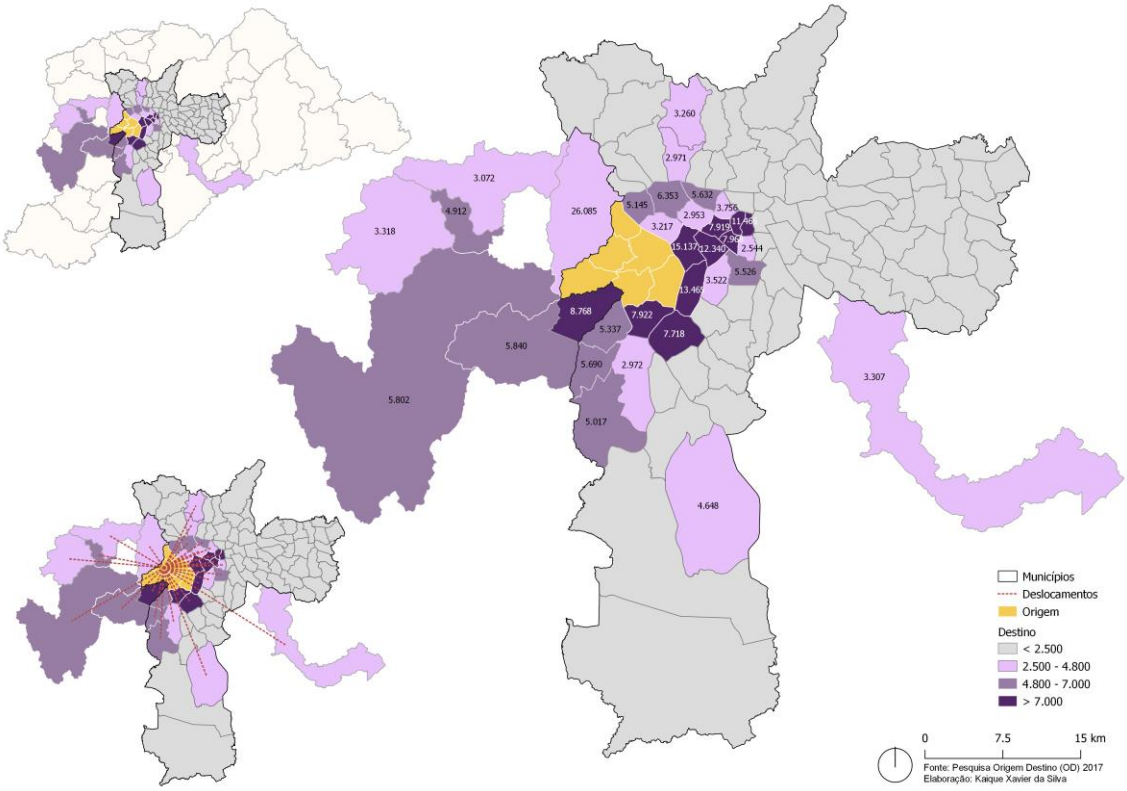


Fonte: Metrô-Pesquisa OD 2017. Elaboração própria.

Havia presença relevante no subúrbio norte-noroeste de trabalhadores nas faixas 1 e 2 (baixíssima e baixa renda) e chegou a 54,4%, enquanto da classe média chegou a 32,4%. As faixas 1 e 2 se destacaram nos distritos assim: Vila Maria (21,6%; 51,8%), Freguesia do Ó (16,8%; 45%), Limão (24%; 39,9%), Casa Verde (16,3%; 37,6%), Pirituba (19,2%; 36,6%), Vila Medeiros (25,4%; 33,9%) e Mandaqui (13,4%; 33,6%), o que, relacionada ao vínculo empregatício, mostra presença majoritária de trabalhadores assalariados com carteira e alto índice de autônomos. Isoladamente, a faixa 3 (renda média) prepondera entre habitantes de Pirituba (41,1%), Santana (38,4%) e Tucuruvi (34,5%), mostrando-se significativa em Freguesia do Ó (33,7%), Casa Verde (36,8%), Mandaqui (26,9%) e Vila Medeiros (17%). As faixas 4 e 5 (alta e altíssima renda) se destacam em Santana (15,7%; 13,4%), Mandaqui (10,8%; 15,4%) e Tucuruvi (8,3%; 12%), esses dois próximos a Serra da Cantareira e pelas mansões de alto padrão onde o modo individual supera o coletivo.

Em síntese, a presença maior de habitantes nas faixas de renda média, alta e altíssima mostra-se nos distritos do subúrbio norte como Santana, Mandaqui e Tucuruvi, enquanto habitantes nas faixas de renda baixa e média nos distritos do subúrbio noroeste como Pirituba e Freguesia do Ó. O distrito de Santana é servido por quatro estações do Metrô da Linha 1-Azul (Portuguesa-Tietê, Carandiru, Santana e Ayrton Senna-Jardim São Paulo) e Pirituba por três estações da CPTM (Piqueri, Pirituba e Vila Clarice), ao mostrar a importância do sistema metroferroviário na antiga constituição do subúrbio (a ferrovia provocou a origem da Vila Pirituba) e da expansão imobiliária na Zona Norte.

Figura 91: Deslocamentos Externos Modo Coletivo – Subúrbio Oeste – 2017



Fonte: Elaboração própria: Mapa Kaique Xavier, dados agrupados Metrô-Pesquisa OD 2017 Sandro Oliveira.

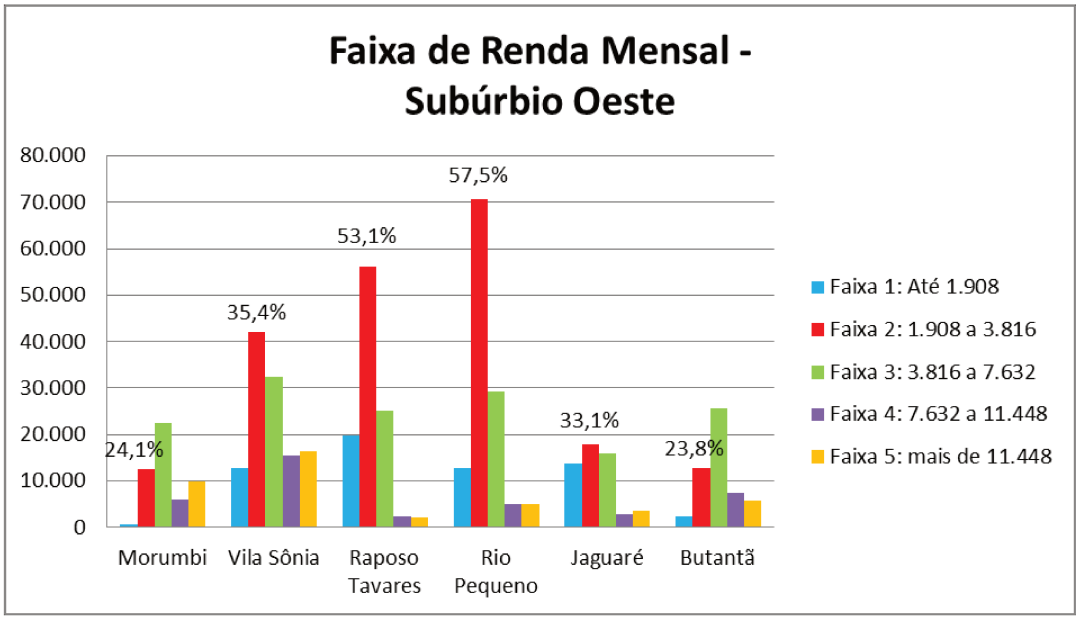
O subúrbio oeste mostra deslocamentos coletivos externos de 360˚ em todas as direções e nele o modo individual supera o modo coletivo[180], já que foram 279 mil deslocamentos externos por modo coletivo, destaque aos destinos de municípios das sub-regiões oeste e sudoeste e centro expandido: Osasco (26.085), Pinheiros (15.137), Itaim Bibi (13.465), Jardim Paulista (12.340), Centro (11.466), Taboão da Serra (8.768), Vila Andrade (7.922) e Santo Amaro (7.718).

Nessa área da metrópole as localizações mais valorizadas se encontram nos distritos de Morumbi e Butantã, onde residem também às classes sociais de maior renda e se concentram suas mansões, apartamentos e propriedades que contrasta com a realidade de favelas, bairros populares e autoconstruídos densamente povoados em poucos metros quadrados. É a área da metrópole também que os contrastes são maiores e a segregação socioespacial mais visível, quando olhamos para a fotografia de Tuca Vieira de Paraisópolis, na Vila Andrade, ou mesmo quando passamos pelos bairros que compões esses distritos.

É possível visualizar pelas faixas de renda essa população, que tem presença significativa também no distrito de Vila Sônia, aspecto que vemos nas figuras que seguem:

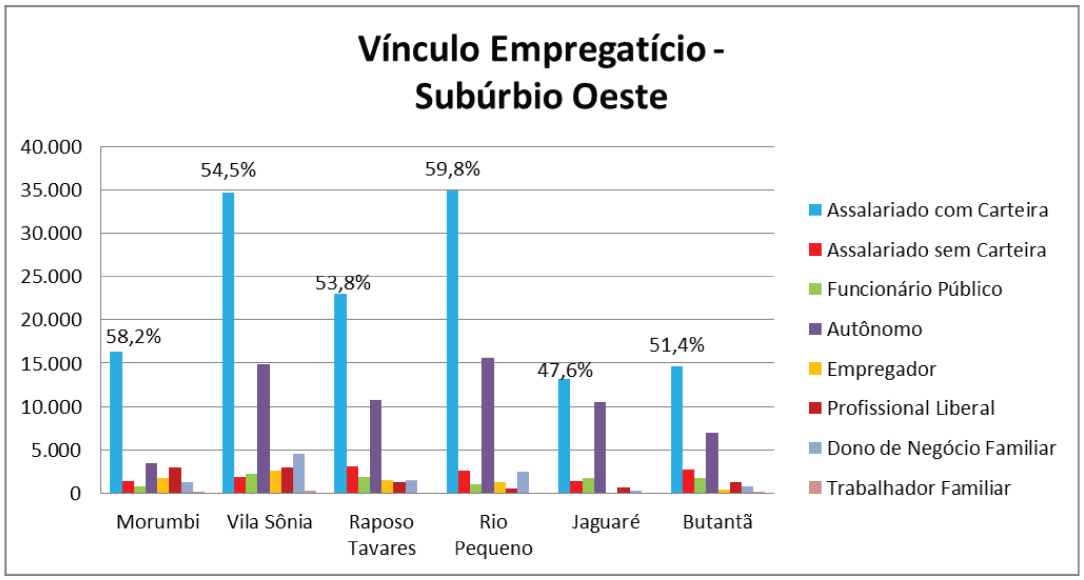
[180] Subúrbio Oeste: viagens internas por Modo Coletivo foram 131 mil, somada às 279 viagens externas totalizaram 410 mil, que somadas as 454 mil do Modo Individual totalizaram 864 mil viagens diárias.

Figura 92: Faixa de Renda Mensal Domiciliar – Subúrbio Oeste – 2017



Fonte: Metrô-Pesquisa OD 2017. Em Reais de Abril de 2018. Elaboração própria.

Figura 93: Vínculo Empregatício PEA – Subúrbio Oeste – 2017



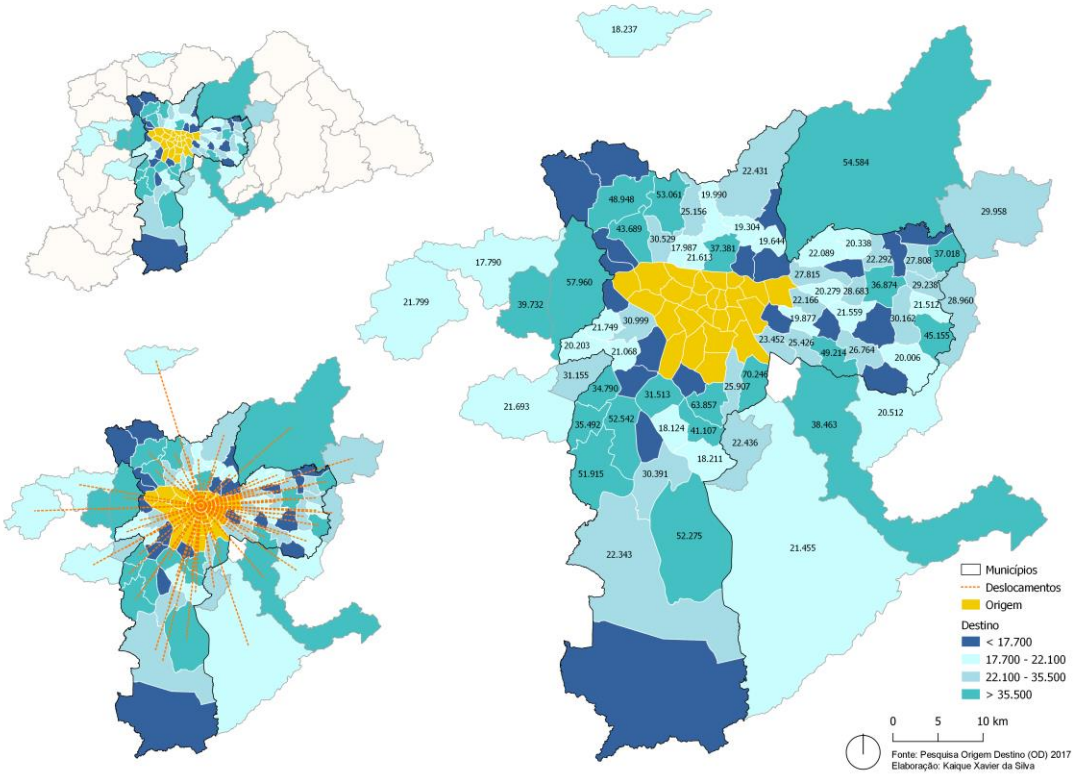
Fonte: Metrô-Pesquisa OD 2017. Elaboração própria.

A presença das classes de renda média foi de 29,7%, enquanto de trabalhadores nas faixas 1 e 2 de 12,2% e 41,7%, respectivamente. A presença das classes de mais alta renda nas faixas 4 e 5 (alta e altíssima renda) é significativa nos distritos de Butantã (14%; 10,6%), Morumbi (11,8%; 19,1%) e Vila Sônia (13%; 13,7%). No polo oposto, a classe trabalhadora na faixa 2 (baixa renda) é preponderante nos distritos de Rio Pequeno (57,5%), Raposo Tavares (53,1%), Vila Sônia (35,4%) e Jaguaré (33,1%), enquanto na faixa 1 (baixíssima renda) aparece em Jaguaré (25,4%), Raposo Tavares (18,7%), Vila Sônia (10,8%) e Rio Pequeno (10,4%). A faixa 3 (renda média) é preponderante no Butantã (47,4%) e Morumbi

(43,6%), com presença significativa nos demais distritos, e trabalhadores assalariados são maioria e preponderantes em Rio Pequeno (59,8%), Vila Sônia (54,5%), e Raposo Tavares (53,8%), com grande presença de autônomos em quase todos, exceto Morumbi.

No centro expandido, a dinâmica de deslocamento assemelha-se aos subúrbios, porém, a composição de renda/classes e transporte apresentam variações distintas:

Figura 94: Deslocamentos Externos Modo Coletivo – Centro Expandido – 2017

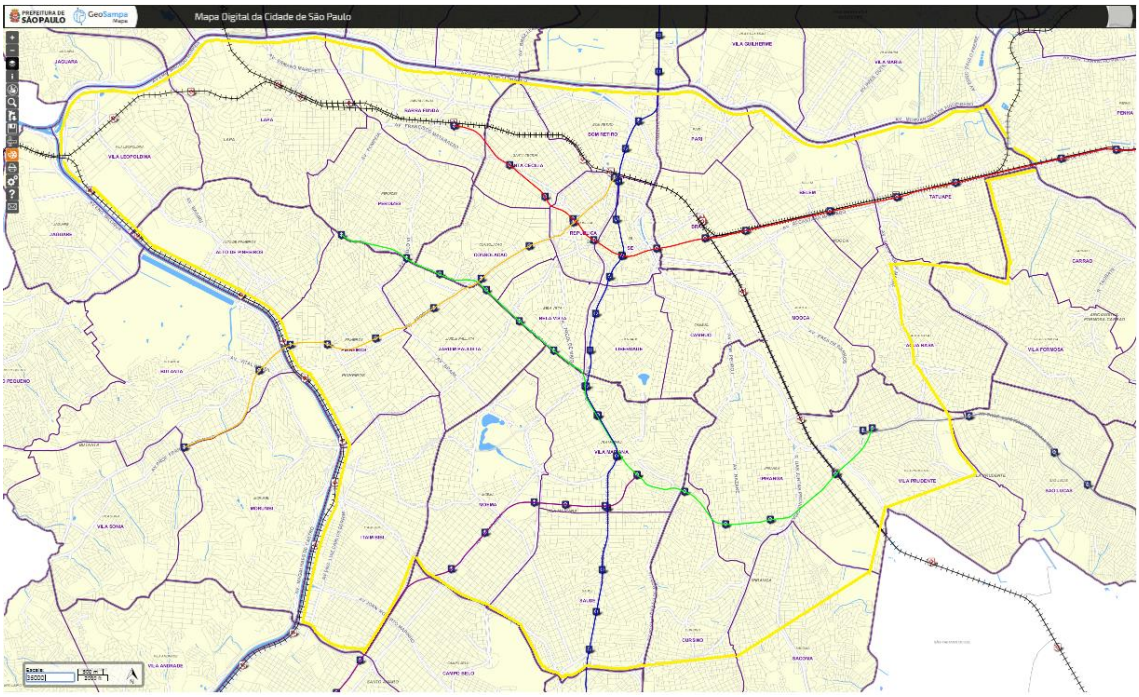


Fonte: Elaboração própria: Mapa Kaique Xavier, dados agrupados Metrô-Pesquisa OD 2017 Sandro Oliveira.

Os 2,39 milhões de deslocamentos externos[181] por modo coletivo que partem do centro expandido têm maior abrangência e alcance, tanto no que se refere à cidade de São Paulo como à sua região metropolitana, sendo isoladamente o território com maior quantidade de viagens diárias por modo coletivo (3,47 milhões) e modo individual (2,35 milhões). As viagens externas, por modo coletivo (2,38 milhões), no mapa, mostram uma dinâmica distinta em relação aos subúrbios e periferias: o centro expandido é a área da metrópole que dispõe da melhor infraestrutura de sistemas viários e de transportes, concentrando cinco linhas de metrô, quatro linhas de trens, inúmeros corredores de ônibus, avenidas radiais e conta também com as vias expressas das marginais Tietê e Pinheiros. Nesse território está parte dos distritos que compõem o quadrante sudoeste da metrópole, como mostra a figura a seguir:

[181] Centro expandido: viagens internas por Modo Coletivo foram 1,08 milhão, somada às externas, totalizaram 3,47 milhão, que somadas as 2,35 milhões do Modo Individual totalizaram 5,83 milhões de viagens diárias.

Figura 95: Distritos Centro Expandido e Linhas de Metrô e CPTM – 2020



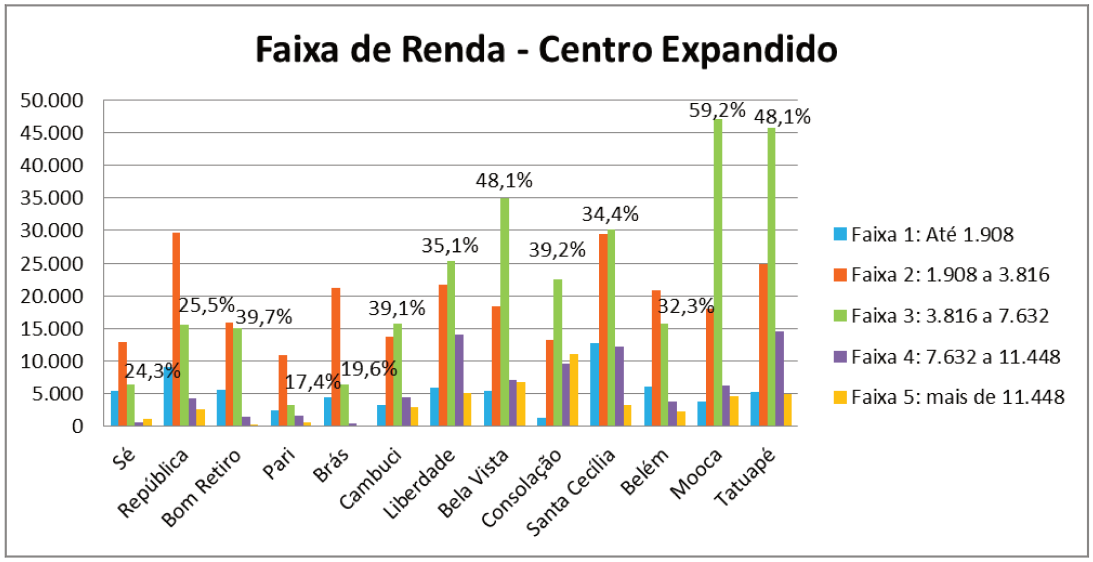
Fonte: GeoSampa, Prefeitura de São Paulo, 2020.

O centro expandido de São Paulo (área amarela) tem uma área de 189,60 km². Oficialmente delimitada pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) inclui os distritos no interior do anel viário compostos pelas marginais Tietê e Pinheiros, mais as avenidas dos Bandeirantes, Afonso D'Escragnolle Taunay, Presidente Tancredo Neves, Juntas Provisórias, Luís Inácio Anhaia Melo, Salim Farah Maluf e Complexo Viário Maria Maluf. Essa área atinge parcialmente os distritos de Cursino, Sacomã, Água Rasa, Vila Prudente e Itaim Bibi, mas, para nossa análise, deixamos as partes dos quatro primeiros nos subúrbios sul e leste e incluímos na área do centro expandido os distritos de Tatuapé e Itaim Bibi (Figura 91) que, somadas suas áreas, equivalem à área da Cidade de Buenos Aires (202 km²) e supera a área da Cidade de Paris (105,4 km²), o que nos dá a dimensão da base material de quando Lefebvre (2009) pensou o direito à cidade a partir das cidades francesas e europeias e a proporção da imensidão que é a Cidade de São Paulo e sua região metropolitana, como fenômeno latino-americano equiparado à Cidade do México[182], em quantidade e direção dos deslocamentos.

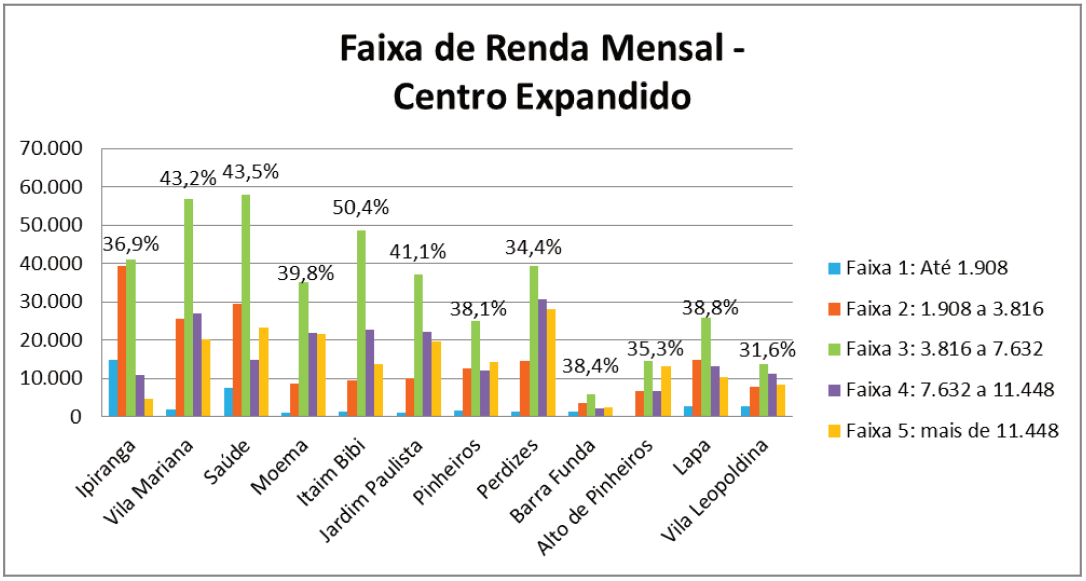
[182] No doutorado sanduíche que fiz na Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM), realizei um estudo comparativo dos deslocamentos entre o sistema metroferroviário de São Paulo com o da Cidade do México. Em São Paulo, o Metrô possui 85 estações e 103,8 km de rede que somada aos 273 km da CPTM totaliza 376,8 km, enquanto na Cidade do México a rede de metrô possui 226 km e 163 estações que somada à rede de trem de 40 km totaliza 266 km. Lá na Cidade do México há mais metrô e menos trem, em São Paulo menos metrô e mais trem, mas os deslocamentos massivos diários se equiparam. No Metrô da Cidade do México vi, num dos corredores com fotos de metrôs de cidades do mundo, a foto do Metrô de São Paulo, com a Linha 3-Vermelha e a Estação de Guaianases no mapa que, depois, passou a ser operada pela CPTM.

Os quinze principais deslocamentos coletivos externos do centro expandido vão para: Sacomã (70.246), Jabaquara (63.857), Osasco (57.960), Guarulhos (54.584), Brasilândia (53.061), Jardim São Luís (52.542), Grajaú (52.272), Jardim Ângela (51.915), Sapopemba (49.214), Jaraguá (49.949), Cidade Tiradentes (45.155), Pirituba (43.689), Cidade Ademar (41.107), Carapicuíba (39.732) e Santo André (38.463). Em todas as direções, os deslocamentos são massivos e altos se comparados isoladamente a cada território de subúrbio e periferia. Essa é uma das características de adensamento vertical no centro expandido, porque há muitos edifícios e torres que aumentam a demografia num território com infraestrutura viária e de transporte mais desenvolvida. Não por acaso, alguns de seus distritos concentram as camadas médias e de alta renda (percentual da faixa 3 em destaque):

Figuras 96 e 97: Faixa de Renda Mensal Domiciliar – Centro Expandido – 2017



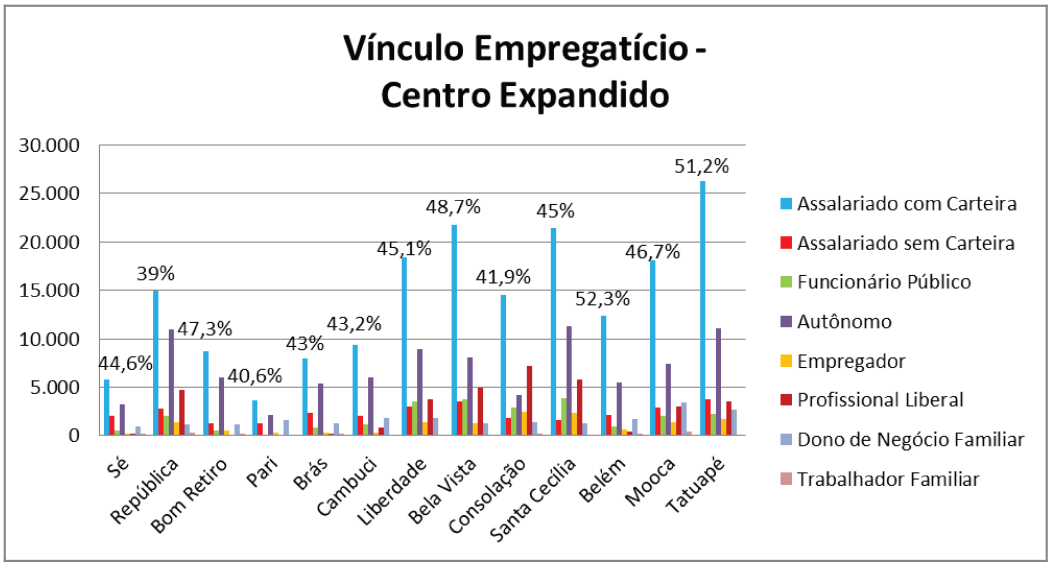
Fonte: Metrô-Pesquisa OD 2017. Em Reais de Abril de 2018. Elaboração própria.



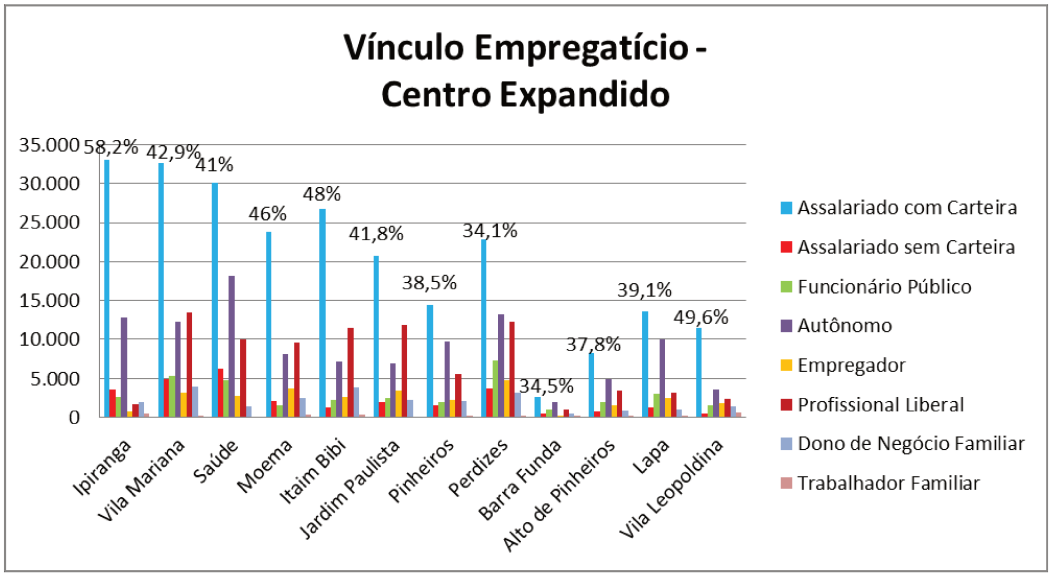
Fonte: Metrô-Pesquisa OD 2017. Em Reais de Abril de 2018. Elaboração própria.

Trabalhadores das faixas 1 e 2 representam 31,3% e classe média 39,6%. Na Figura 96 nos distritos do centro histórico a composição de trabalhadores na faixa 1 (baixíssima renda) e faixa 2 (baixa renda) prepondera nos distritos da Sé (20,5%; 49,1%); República (14,8%; 48,5%); Brás (13,6%; 65,4%); e Pari (13,1%; 58,4%). Nas Figuras 96 e 97 a faixa 3 (renda média) prepondera isoladamente, o que mostra uma presença massiva da classe média, casos de Mooca (59,2%), Itaim Bibi (50,4%), Tatuapé (48,1%), Bela Vista (48,1%), Saúde (43,5%), Vila Mariana (43,2%), Ipiranga (36,9%) e Perdizes (34,4%). Mooca e Itaim Bibi ultrapassam mais da metade da população nessa faixa. As faixas 4 e 5 (alta e altíssima renda) são grandes em Perdizes (26,8%; 24,7%), Moema (24,7%; 24,6%), Jardim Paulista (24,6%; 21,8%), Vila Mariana (20,4%; 15,5%) e Saúde (11,3%; 17,5%).

Figuras 98 e 99: Vínculo Empregatício PEA – Centro Expandido – 2017



Fonte: Metrô-Pesquisa OD 2017. Elaboração própria.



Fonte: Metrô-Pesquisa OD 2017. Elaboração própria.

Na Figura 98, os empregadores representam em média 3,5%, variando de acordo com cada distrito, enquanto na Figura 99 chega a 5,3%, o que mostra a presença de capitalista com altíssima renda, renda associada à média de autônomos (22,5%; 19,5%) e profissionais liberais (8,7%; 15,4%) que são expressivos nos dois gráficos. Todavia, o funcionalismo público é significativo em Perdizes (10,8%), Liberdade (8,7%), Bela Vista (8,5%), Santa Cecília (8,1%), Vila Mariana (7%) e Saúde (6,6%), sendo que parte desse funcionalismo contribui para compor, junto a profissionais liberais e autônomos, as frações média e alta da classe média, enquanto empregadores das classes dominantes, cuja faixa 5 altíssima renda não aparece nas periferias leste, sul e norte/noroeste. No outro polo da segregação socioespacial, estão os trabalhadores assalariados com carteira, majoritários em todos os distritos, com destaque: Ipiranga (58,2%), Tatuapé (51,2%), Bela Vista (48,7%), Itaim Bibi (48%), Moema (46%), Liberdade (45,1%), Vila Mariana (42,9%), Saúde (41%) e Perdizes (34,1%), apesar de parte deles engrossar as fileiras da classe média com seus altos salários no mercado de trabalho e habitar os bairros em que essa classe é majoritária, segregando-se dos demais trabalhadores.

Ademais, o conjunto de fatores que vimos nesse capítulo, a saber: produção automotiva de veículos por indústrias transnacionais, monopólio privado das empresas de transporte de ônibus, tempo de rotação do capital, transferência de valor da maquinaria para tarifa, precarização e uberização do trabalho, transporte e valorização imobiliária, deslocamentos espaciais diários, faixas de renda e vínculos empregatícios, mostram a complexidade e os fundamentos da distribuição espacial das classes, da mobilidade precária e dos longos tempos de deslocamentos na circulação para maior parte dos trabalhadores que vivem nas periferias, nos subúrbios e centro expandido. Esse tempo de deslocamento é determinado pela *condição socioespacial* que, por sua vez, tem sido determinada por relações de classes oriundas da segregação socioespacial decorrentes da urbanização e expansão de viários e transporte que implicam na mobilidade do trabalho nesses territórios.

Por fim, o tempo de deslocamento resulta de condições espaciais da circulação do capital e do trabalho, na qual a mobilidade do trabalho é refém da mobilidade do capital em seu movimento fantasmagórico de compressão do espaço pelo tempo por meio de ajustes espaciais. As localizações diferenciadas que expomos representam a forma urbana do processo social oculto, cujo conteúdo advém das relações de classes expressas na segregação entre residência e trabalho, a qual a distância espacial é maior para os trabalhadores de baixa e baixíssima renda, ao mostrar que a dominação de classes, que já havia ultrapassado o ambiente da empresa, se manifesta pelo controle desse tempo de deslocamento.

Capítulo 4
Reprodução social do trabalho na economia política da urbanização

> *"A noção de reprodução social articulada pelo feminismo marxista, no interior de uma teoria unitária da opressão de gênero e do capitalismo, foi acusada no passado de ser ou funcionalista ou econômica e biologicamente determinista. Essas acusações baseiam-se em uma incompreensão fundamental das noções marxistas de produção e de reprodução e de um entendimento reificado do que a sociedade capitalista é. Ademais, frequentemente aquelas que criticaram a compreensão feminista marxista de reprodução social não foram capazes de oferecer uma alternativa sólida e acabaram em impasses teóricos ainda maiores, particularmente exemplificados pelas teorias dos sistemas duplos e triplos. No sentido contrário, a noção de reprodução social tem o potencial de evitar esses impasses, enquanto concomitantemente sugere uma perspectiva não-reducionista do modo capitalista de produção: aquele no qual o capital não é considerado como o sujeito de um processo estritamente 'econômico'"*
>
> Feminismo da reprodução social e seus críticos
> Cinzia Arruzza

A *condição socioespacial* que analisamos até aqui nesta tese expôs, de modo relacional, as múltiplas determinações do tempo de deslocamento cotidiano da classe trabalhadora. Esse tempo, que é resultado do espaço urbano produzido pela segregação residencial e seus meios de transportes desenvolvidos a partir de processos sociais, políticos, econômicos e ideológicos oriundos das relações de classes, mostra elementos da desigualdade estrutural com peso distinto para as diferentes classes distribuídas no espaço metropolitano de São Paulo e demais metrópoles brasileiras.

As determinações das condições de classes não partem apenas da socialização familiar de "berço" como pretende Jessé Souza (2017), em sua crítica reducionista ao marxismo calcada nas noções bourdiesiana de capitais econômico, cultural e social[183], mas se verificam nas formas de segregações socioespaciais, étnico-raciais e urbanas que estruturam o espaço diferencial e suas funções por diferentes bairros, distritos e áreas da metrópole por meio das formas urbanas de periferias, subúrbios, centro expandido e quadrante sudoeste; pela

[183] Jessé Souza (2017) tem razão quando defende que a dinâmica das classes, seus interesses e suas lutas é chave para "a compreensão de tudo que é realmente importante na sociedade", mas escorrega ao fazer a crítica ao marxismo colocando-o em pé de igualdade ao liberalismo de orientação economicista. Ele generaliza o marxismo e não expõe as diferentes interpretações no campo do marxismo. Por isso, faltou dizer qual marxismo está direcionando a crítica, e sabemos que alguns a merecem. Ele se equivoca, ainda, ao colocar Marx numa condição que julga ser "simplista" em relação às classes sociais, o que mostra um aparente desconhecimento ou incompreensão do conjunto da obra marxiana e dos livros de *O capital*, mas também das obras de Antônio Gramsci, que analisa a cultura; de István Mészáros, que analisa a estrutura social e as formas de consciência; de Henri Lefebvre, que analisa o espaço e a reprodução; e das feministas como Ângela Davis, que analisa a relação entre gênero, raça e classe; e Cinzia Arruzza, que analisa a reprodução social a partir da condição das mulheres. Sem mencionar que ele analisa a escravidão no Brasil e não cita nenhum autor negro, tal como Clóvis Moura que já havia avançado na análise da herança da escravidão e das lutas do povo negro na resistência a opressão e nas formas de organização como quilombos e rebeliões na senzala. Retomaremos mais adiante essa problematização.

posição, relação, ação e condição no processo de trabalho dessas diferentes classes, e não apenas por renda e consumo; nas consequências da *urbanização rodoviarista* oriunda do tripé industrial automobilístico, petroleiro e construção civil que preponderou na produção capitalista do espaço; na expansão do transporte metroferroviário e rodoviário, este último mediado pelo monopólio espacial de empresas de transporte inseridas no processo de circulação geral que promovem a acumulação de capital por meio da redução do tempo de rotação e transferência de valor para a tarifa; e na articulação entre Estado (via "governança metropolitana" de expansão do transporte articulada a inserção de terrenos ao vetor de valorização imobiliária) com setores fundiário e imobiliário que foram beneficiados por investimentos públicos na expansão da força produtiva viária e de transporte, que contribuiu para o aumento da segregação e tempo de deslocamento da parcela mais mal paga da classe trabalhadora.

No presente capitulo analisamos mais de perto e com maior profundidade a *condição socioespacial* dos trabalhadores a partir da experiência vivida no espaço de transporte coletivo de circulação para completar o tripé analítico e relacional entre estrutura, conjuntura e experiência da classe trabalhadora relacionada ao tripé espaço, cotidiano e urbano que é diferente de outras classes sociais, sobretudo, daquelas que utilizam o modo individual e moram perto do trabalho. Essa experiência decorre da condição advinda das formas de circulação independentes entre si que parece moldar as configurações espaciais do ambiente construído segundo as exigências do capital e do trabalho (Harvey, 2013: p.505).

Iniciamos o capítulo pela caracterização da reprodução social a partir da reprodução das relações sociais de produção, condição que configura o espaço urbano e o cotidiano vivido por trabalhadores na mediação entre produção e reprodução social, e as condições de transporte e deslocamento que têm peso significativo nisso. Em seguida, analisamos as condições de reprodução de trabalhadores precários e informais que realizam a atividade de vendedores ambulantes nos trens da CPTM, ao caracterizar suas condições de vida, reprodução e trabalho, além da guerra urbana em que estão inseridos. Depois, em homenagem ao bicentenário de Friedrich Engels, resgatamos a importância e atualidade do ensaio *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra* para apreender, como método de análise, as condições de reprodução a partir das vilas operárias e favelas em São Paulo. Por fim, fechamos com a análise da divisão socioespacial da classe trabalhadora a partir do embate entre teoria marxista das classes e teoria da estratificação, ao mostrar as diferenças espaciais entre as classes a partir da economia política da urbanização.

4.1. Reprodução social e cotidiana da mobilidade perversa em São Paulo

Como é de conhecimento nas Ciências Sociais contemporâneas, as relações sociais numa sociedade são amplas, contraditórias e representam um complexo de complexos com dimensões objetivas, subjetivas, concreta, abstrata, simbólicas e de representações de difícil interpretação. Diversas correntes e linhas de pensamentos em universidades e institutos de pesquisas expressam a multiplicidade de métodos, instrumentos de pesquisas, abordagens e linhas teóricas baseadas em vertentes como estruturalismo, idealismo, funcionalismo, existencialismo, materialismo histórico etc., que abordam aspectos da realidade a partir de mediações de suas particularidades, singularidades e, em alguns casos, com a totalidade, buscando apresentar explicações coerentes dos fenômenos e processos sociais que afligem os membros dessa sociedade. Elas contribuem para que seus membros entendam mais amplamente a si como indivíduos e como sujeitos coletivos na formação social em que fazem parte e, no nosso caso, a do ponto de vista do trabalho, de que os membros da classe trabalhadora conheçam com profundidade a realidade de exploração do trabalho e espoliação urbana na circulação às quais estão sujeitos, para que contribua com a leitura crítica da realidade e organização na luta pela superação dessa condição pela práxis social.

Por isso, um dos objetivos desta tese em expor a problemática do fenômeno da *condição socioespacial* da classe trabalhadora foi o de evidenciar, junto ao processo de conhecimento da própria sociedade, as diferentes condições entre as classes em atenção especial à classe trabalhadora, e de seu processo de produção e reprodução ampliada no espaço urbano, ao relacionar os diferentes espaços no urbano como condição de diferenciação das classes para além da renda e consumo, categorias que têm predominado no entendimento imediato das classes em análises e pesquisas oriundas de teorias da estratificação e mobilidade social que estão presentes não só na mídia, mas no imaginário social. Em síntese, as classes sociais não apenas se leem no espaço, mas elas são resultados das diferenças espaciais como expressão de relações sociais de produção e reprodução ampliada, reprodução que tem sido aprofundada por importantes estudos de feministas negras, marxistas e críticas[184], que têm desvendado o lado oculto da reprodução na realidade ampliando a teoria social ao problematizarem a opressão de gênero e étnico-raciais a partir das raízes de subordinação da reprodução à produção de valor e lucro.

[184] Angela Davis (2016), Cintia Arruzza (2016; 2019), Nancy Fraser (2008a; 2008b; 2019) , Tithi Bhattacharya (2019) e Silvia Federici (2018).

A noção de reprodução social[185] tem sido incompreendida pelos "críticos da crítica crítica" (ironia de Marx) que parecem sequer entender a noção de produção no modo de produção capitalista. Desde Marx (2013) tomamos conhecimento que o modo de produção do capital é uma forma particular e transitória de produção e reprodução social sob a lógica da acumulação de valor, e de que não há uma correspondência mecânica entre produção e reprodução que indique certo determinismo analítico entre esses dois momentos importantes das relações sociais em determinada formação social, tampouco de que é impossível alterar essas relações nos respectivos processos de produção e reprodução. O que Marx mostrou é que, ao se produzir na forma capitalista de produção, o trabalhador, subjugado por um conjunto de relações sociais e por múltiplas determinações da existência, está constantemente reproduzindo as relações de classes que o subjuga (Cinzia Arruzza, 2016: p. 47-48)[186]. É por isso que o processo de produção pode ser visto simultaneamente como processo de reprodução, mas há contradições de toda ordem que alteram o desenvolvimento dessa forma social e provocam transformações significativas na mediação entre os dois momentos.

No âmbito da reprodução, há diversas determinações sobre as quais o capital não tem absoluto controle, porque o capitalismo, sistema do qual o capital é o sujeito imponente, não é uma totalidade pronta e acabada, mas um modo de produção que se desenvolve em determinadas formações sociais particulares e está aberto a inúmeras contradições em seu movimento de desenvolvimento. De acordo com Lefebvre (1973: p. 5), o capitalismo deve ser concebido "[...] como totalidade nunca sistematizada, nunca acabada; nunca per-feita, mas que, contudo, se vai consumando, se vai realizando". Lefebvre destacou ainda que:

> Os que acreditam no sistema incorrem em erro, pois não há totalidade completa, consumada. E, contudo, há, sem dúvida, um 'todo' que absorveu as suas condições históricas, assimilou os seus elementos, dominou algumas contradições, sem acender por isso à coesão e homogeneidade que buscava. É isso que dá ao modo de produção, tal como ele se reproduz, o seu bem curioso aspecto: partes distintas e,

[185] Harvey (2018: p. 56) analisou que as lutas que se desenvolvem no campo da reprodução não foram suficientemente teorizadas, e destaca questões como hierarquia social, gênero, sexualidade, parentesco, família etc., ao expor que elas tornaram-se predominantes e deslocam o foco político primário do processo de trabalho para a qualidade da vida cotidiana, ao reforçar que elas foram frequentemente ignoradas pela literatura marxista.

[186] Arruzza (2016: p. 47) mostra como as críticas de Jackson (1999) a Marx são equivocadas ao afirmar que a distinção entre produção e reprodução não faria nenhum sentido. A autora evidencia que as feministas marxistas e socialistas não negam que o trabalho de reprodução é um tipo de trabalho, mas, pelo contrário, que suas teorias da reprodução social tendem a ampliar o conceito de trabalho necessário para incluir o trabalho reprodutivo em seu interior. Talvez seja por isso também que elas insistem que a forma social desse trabalho e o conjunto específico de relações sociais no interior da qual ele se realiza (como, por exemplo, as relações de parentesco), pode ser distinguido teoricamente do trabalho formal remunerado. Por isso, a distinção entre produção e "reprodução" é claramente introduzida por Marx, que não apenas aplicou o termo reprodução para designar fenômenos que vão da reprodução da força de trabalho à reprodução das classes, das relações de classe, das condições de produção e do capital mesmo (reprodução simples e ampliada), mas mais especificamente distinguiu o consumo individual (ou improdutivo) do consumo produtivo. O primeiro, o consumo individual, é crucial para a reprodução do trabalhador, mas se realiza fora do processo produtivo.

> contudo, formação de conjunto, sub-sistemas acompanhados de choques no todo, níveis conjuntos e disjuntos, conexões, conflitos, coerência e contradições, tácticas e estratégicas, fracasso e vitórias (Lefebvre, 1973: p. 9).

Nesse importante estudo a respeito da reprodução das relações sociais de produção, Lefebvre mostra como a unidade da análise permite apreender o movimento dessa totalidade aberta, além de evidenciar os tipos de movimentos dos quais permitem a reprodução do capitalismo e, no caso desta tese, a reprodução da classe trabalhadora, como noção fundamental para a análise. Com efeito, a reprodução das relações sociais não expressa apenas um processo que contém a repetição de um modo de produção e sua correspondente forma social, mas ela traz consigo as possibilidades de superação por meio da negação de suas contradições através da atividade criadora, a qual está presente na tríade dialética produção, trabalho abstrato e reprodução. Por isso, Lefebvre localizou o lugar "onde se produz a re-produção", ao considerar que ela se localiza no espaço urbano como expressão do espaço social em que se dá o lugar da reprodução dessas relações de produção, ao ampliar a noção de reprodução para além das atividades reprodutoras individuais e familiares e mostrar o nexo existente para além dos meios de produção presentes no âmbito da reprodução que se desenvolve nas relações espaciais. Lefebvre ainda analisou que:

> As relações de produção, características da sociedade capitalista, carecem elas mesmas de ser reproduzidas. Uma sociedade é uma produção e uma reprodução de relações sociais e não só uma produção de coisas. [...] Ora, as relações sociais não se produzem e não se reproduzem apenas no espaço social em que a classe operária age, pensa e se localiza, isto é, a empresa. Reproduzem-se no mercado, no sentido mais amplo do termo, na vida quotidiana, na família, na 'cidade', reproduzem-se também onde a mais-valia global da sociedade se realiza e se reparte e é dispendida, no funcionamento global da sociedade, na arte, na cultura, na ciência e em muitos outros sectores, mesmo no exército. [...] Nas condições em que a reprodução das relações sociais é desconhecida e em que o problema do seu controle não é levantado sequer, reproduzem-se as relações antigas (Lefebvre, 1973: p. 109-110).

A análise lefebvriana evidencia que não é apenas toda a sociedade que se torna o lugar da reprodução, mas todo o espaço social[187]. Por isso, os processos de produção e reprodução do espaço não podem ser vistos apenas como produtos, mas, sobretudo, como processo social de produção espacial que no capitalismo se converteu em espaço abstrato que objetiva a realização da produção de valor por meio da circulação. Então, o espaço urbano transformou-se em força produtiva subordinada às leis de realização do valor na produção e circulação de mercadorias, relações das quais imperam o valor de troca que subordinou (e subordina) o valor de uso aos desígnios do valor em movimento que orienta a produção e

[187] Há estudos como o de Pierre Bourdieu e Jean-Claude Passeron (1992) que trata da reprodução a partir do sistema escolar e da educação, e mostra as formas de controle social por meio do ensino.

fragmenta, homogeneíza, hierarquiza e aliena o espaço urbano e social aos imperativos da acumulação do capital. Mas o capital como força social é gerador de contradições que permitem a contestação do espaço abstrato por meio de formas de negação criadora e de lutas sociais realizadas por movimentos de moradia, de passe livre, etc., que questionam a propriedade privada do solo e da circulação por meio de suas ações políticas e sociais, o que possibilita visualizar uma nova práxis social urbana mediada por conflitos sociais do uso e ocupação do solo e de outras possibilidades de reprodução, com tendência a realizar outra apropriação não alienada da cidade baseada em temporalidades do espaço distintas na luta por se desvencilhar da subordinação do tempo-espaço do capital, de seus ritmos e suas promessas de progresso e prosperidade que criam um véu ideológico ilusório aos trabalhadores.

Harvey (2013) atualiza a análise crítica de Lefebvre em *Os limites do capital* e expõe uma abordagem importante para que possamos apreender a dinâmica de mobilidade da força de trabalho, ao dizer que:

> A mobilidade da força de trabalho também tem de ser entendida no contexto dos processos que governam sua produção e reprodução. Demora muitos anos para criar um trabalhador, e habilidades, atitudes e valores enraizados são difíceis de mudar uma vez adquiridos. Além disso, a força de trabalho é a única mercadoria produzida fora das relações de produção capitalistas diretas. Os trabalhadores criam sua própria família, e, não importa o quão sofisticadas sejam as instituições burguesas que os cercam, a reprodução da força de trabalho sempre permanece fora do controle capitalista direto. [...] (Harvey, 2013: p. 488).

Nesse sentido, é possível compreender, mediante as relações sociais no âmbito da reprodução, como parcela significativa da classe trabalhadora em São Paulo e no Brasil tem resistido às formas de superexploração do trabalho e espoliação urbana, sobretudo, sua parcela de negritude, ao entender historicamente suas estratégias de sobrevivência, solidariedade, organização popular nos bairros e vilas por meio da ajuda mútua presente na vida cotidiana das relações vicinais como de vizinhos e parentes que cuidam dos filhos e ajudam a construir a casa por meio de mutirões; de escolas e rodas de samba que permitem a manifestação cultural e o aprendizado comum; das rodas de jongo, batuques de umbigadas e congadas, além dos terreiros, que possibilitam o espaço vivido em relação com a ancestralidade do povo preto, pobre e periférico; de espaços de acolhidas e proteção das mulheres que crescem numa luta incansável de defesa da vida e da emancipação do machismo, patriarcalismo e exploração das atividades reprodutivas; entre outros tipos de relações que permeiam o cotidiano da classe trabalhadora para além do processo de trabalho na empresa e na circulação aos postos de emprego.

Todavia, a análise que propomos nesta tese é a de entender o transporte como um mediador fundamental entre produção e reprodução da classe trabalhadora, porque quanto mais tempo o trabalhador dispende no deslocamento entre a residência e o trabalho, e do trabalho a residência, menos tempo se tem para realizar suas atividades de reprodução (fazer comida, lavar as roupas, limpar a casa, cuidar dos filhos, etc.) e de vivenciar o tecido da vida, o que faz com que parcela significativa dos trabalhadores viva em condições de pauperismo ante a pobreza das relações e da sobrevida nas condições de vida que se assemelha ao que Raoul Vaneigem (1980) chamou de "reinado do economismo", ao caracterizar o conceito de pauperismo no quadro dos bens necessários à sobrevivência e mostrar que, longe de se tornarem raros, aumentaram continuamente na condição de sobrevida[188], ao criticar a ilusão e promessa lançada pelo capitalismo de instaurar "o reino da liberdade" e do bem-estar, mas que não passava de "um palácio dividido em quartos para criadas".

No Capítulo 3 vimos as diferentes composições das classes trabalhadora, média, pequena burguesa e burguesa, com destaque para os deslocamentos de trabalhadores e classe média por transporte coletivo em São Paulo. Mediante a diferenciação espacial nos territórios que designamos por periferia, subúrbio e centro expandido, retomamos a análise das diferentes condições de deslocamentos presentes entre as classes sociais, mas com enfoque na experiência de trabalhadores que habitam periferias e subúrbios.

A desigualdade estrutural da sociedade perpassa o espaço urbano que é produtor e reprodutor de desigualdades ampliadas nas relações sociais de reprodução. Em 2018 uma reportagem do jornal El País[189], a respeito do Mapa da Desigualdade da Rede Nossa São Paulo, mostrou uma comparação das condições de duas adolescentes com 15 anos na cidade: Kimberly Barbosa, moradora do bairro de Paraisópolis, distrito de Vila Andrade na periferia sul, e Mariana Grimaldi, moradora no bairro de Perdizes, no centro expandido. Ambas são brancas, mas vivem em extremos espaciais que mostram diferentes condições de classes. Mariana estuda no tradicional Colégio São Luís, na Avenida Paulista, com mensalidades

[188] Raoul Vaneigem (1980: p. 71-74) mostra que o confronto do qual se esperava um enriquecimento da vida já vivida ricamente pela aristocracia feudal não será mais que um filho da produtividade capitalista, um filho prematuramente destinado a envelhecer, mal o circuito da distribuição o tiver metamorfoseado em simples objeto de consumo passivo. Por isso, ele mostra que trabalhar para sobreviver, sobreviver consumindo e para consumir, assim se fecha o ciclo infernal. Sobreviver para o autor é a expressão do reinado do economismo, simultaneamente necessário e suficiente, ao qual afirma que é "a verdade primeira que fundamenta a era burguesa". Portanto, para o autor o novo proletariado vende sua força de trabalho para consumir. Quando não busca no trabalho forçado uma promoção hierárquica, o trabalhador é convidado a comprar objetos (carro, gravata, cultura, etc.) que lhe atribuirão o lugar na escala social. Esse é o tempo em que a ideologia do consumo se torna consumo de ideologia.

[189] El País, "O abismo dentro de São Paulo que separa Kimberly e Mariana", consultado em: <https://brasil.elpais.com/brasil/2018/11/27/politica/1543348031_337221.html?ssm=FB_CC >. Acesso em 05/11/2019.

caríssimas em um dos centros financeiros da metrópole, enquanto Kimberly estuda na Escola Estadual Professora Etelvina Góes Marcucci, no bairro em que mora. Kimberly nunca havia indo até a Paulista e Mariana jamais havia conhecido uma favela. Segundo o Mapa da Desigualdade 2018, Vila Andrade é o distrito com maior concentração de favelas com cerca de 50% das moradias construídas em assentamento precário e irregular, enquanto Perdizes estava no polo oposto do mesmo indicador com 0% de domicílios em favela. A casa em que mora Kimberly tem dois quartos e um banheiro e abrigava oito pessoas (cinco irmãos e irmãs, sua mãe e tia), enquanto o apartamento que vivia Mariana tinha quatro quartos e era habitado por três pessoas (pai, mãe e um irmão). Em seu apartamento o quarto que sobrou foi transformado em um escritório para trabalho e estudos.

Não cabe aqui reproduzir toda a reportagem, mas é importante destacar as diferentes condições de vida e socioespaciais no cotidiano dessas duas adolescentes. A mãe e a tia de Kimberly estavam desempregadas e ela, além de estudar, precisava sair da escola correndo para ajudar no preparo do almoço e arrumação da casa, sem tempo para atividades esportivas e de lazer. Mariana ficava no colégio, até depois das 20 horas, estudando, fazendo inglês, praticando esportes ou simplesmente "matando o tempo" com as amigas em passeios no shopping e outros locais no Jardim Paulista, Bela Vista, Consolação, República e Sé. As rendas das duas famílias também eram opostas: a família de Kimberly dependia do programa Bolsa Família e da pensão do pai de um de seus irmãos, enquanto na família de Mariana pai e mãe são engenheiros elétricos – ele trabalhava em uma fábrica, ela na empresa Nokia, com carreiras bem sucedidas. O trabalho da mãe lhe garantiu um plano de saúde no Hospital Albert Einstein, enquanto uma empregada doméstica cozinhava e fazia faxina para a família de Mariana todos os dias úteis da semana. Ambas são famílias de trabalhadores (as) assalariados (as), só que a de Kimberly de trabalhadoras de baixíssima renda desempregadas durante a reportagem, enquanto a da Mariana de alta renda o que a coloca numa condição de classe média alta não apenas pela renda, mas pelas condições de vida e reprodução social que operam como expressão das desigualdades oriundas dos privilégios de classe, enquanto a de Kimberly pela precariedade, ao evidenciar que não faz sentido falar em meritocracia quando as condições de vida e socioespaciais são diferenciadas por classes e determinantes para a concorrência desigual entre os indivíduos, ideologia da meritocracia que se origina em pressupostos liberais que desconsidera relações e diferentes condições entre as classes sociais.

A pedra no "sapato" do marxismo esteve em como caracterizar a chamada "classe média", tal como no caso descrito acima. Na perspectiva de desenvolver um modelo e responder às críticas oriundas em relação ao marxismo, Wright (1987) formulou uma teoria

das classes sociais que buscava fornecer uma atualização do conceito de classes marxista, a fim de permitir aos investigadores marxistas e não-marxistas o uso do conceito para explicar e interpretar os interesses materiais das pessoas. Dessa interpretação, houve a preocupação de contemplar as experiências vividas, as condições, os rendimentos, as capacidades organizacionais e a vontade de participar em ações coletivas. Além do mais, o autor desenvolveu categorias de classe que permitissem aos pesquisadores comparar e contrastar as estruturas de classes e a dinâmica dos diferentes capitalistas. Sua análise parte de perspectiva empírica de padrões de amizade e mobilidade de classe ao trabalho doméstico e consciência de classe. Sobre o problema da "classe média", expôs o seguinte:

> Se limitarmos a análise da estrutura de classes no capitalismo a propriedade de, e a exclusão de, os meios de produção, vamos acabar com uma estrutura de classe em que existem apenas três localizações - a classe capitalista, a classe operária e a pequena burguesia (aqueles que possuem meios de produção, mas não contratam trabalhadores) - e em que cerca de 85-90% da população nos países capitalistas mais desenvolvidos cai em uma única classe. [...] (Wright, 1987: p. 19).

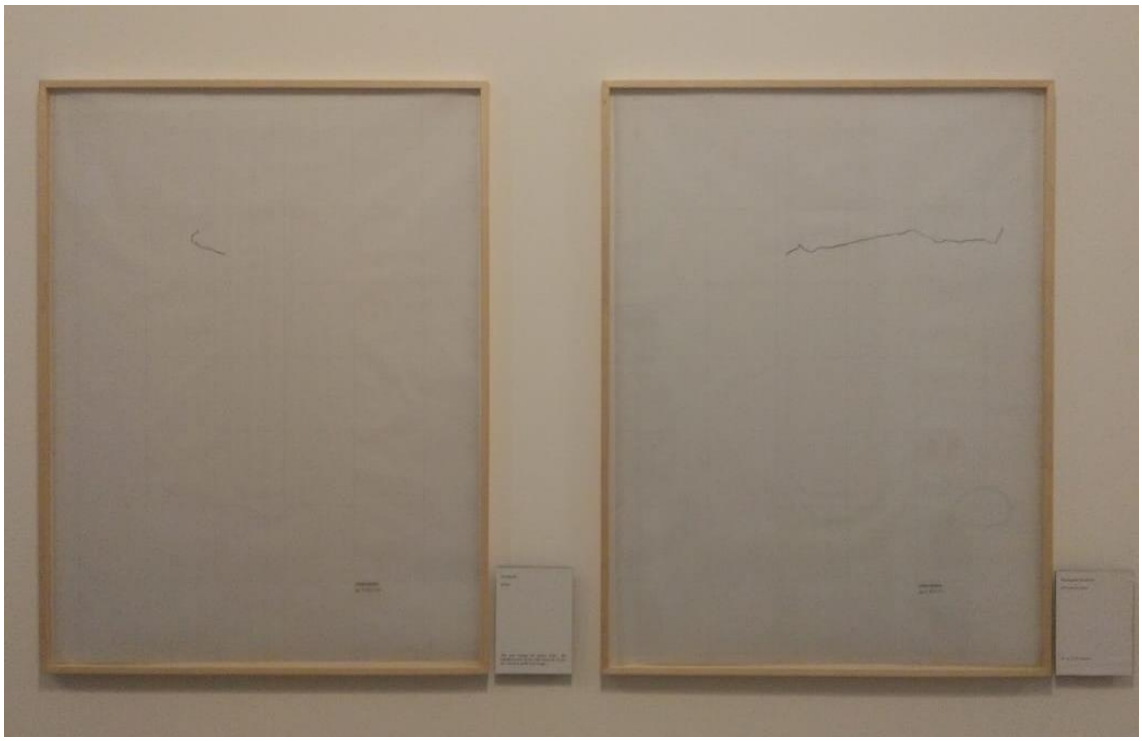
Wright, por sua vez, propõe-se a uma tipologia de classes mais complexa do que a do marxismo clássico. Todavia, não se pode esquecer que ele viveu em uma sociedade em processo de urbanização era mais complexa do que a sociedade industrial em que viveu Marx, que não conheceu o Estado de Bem-Estar Social, os "benefícios" e os problemas do taylorismo-fordismo do pós-guerra, nem a experiência da União Soviética que influenciou decisivamente a Social Democracia no capitalismo industrializado. O interessante de sua análise é que ele dialoga com os teóricos marxistas e os teóricos da estratificação social[190].

Partindo desse debate Sávio Cavalcante (2015a) destacou os desafios teóricos ao problema da classe média e como se situam, desde a metade do século XX, momento em que o marxismo enfrentou sistematicamente o problema diante da emergência de assalariados distintos do proletariado tradicional como trabalhadores "de colarinho branco" e "de paletó", ao resgatar as noções de "função do capital" (pais de Mariana) e "função do trabalho" (mãe de Kimberly) utilizadas por Marx ao analisar a estrutura de classes e as posições da classe média.

Por isso, mediante as "funções" acrescemos a *condição socioespacial* das classes como condição estrutural do processo de produção e reprodução que torna possível ver as diferenças entre as classes, porque invisibilizada na reprodução vivida no espaço cotidiano pelos indivíduos que sentem na pele suas dificuldades ou facilidades no deslocamento.

[190] Em sua análise, autores da estratificação que se destacam são Goldthorpe e Erikson (1993; 1996), que deixam pistas para a compreensão dessa problemática em torno da teoria das classes sociais entre análise imanente do fenômeno e a construção de modelos explicativos de sua dinâmica social. Goldthorpe, por exemplo, chegou a afirmar "o beco sem saída" do marxismo, mas porque esteve ausente em sua análise via estratificação a noção de "função do capital" e "função do trabalho", já desenvolvida por Marx.

Figura 100: Deslocamentos do Empregador Advogado e da Empregada Doméstica 2019



Fonte: Foto de Renata Adriana de Sousa, 2019.

Esse trabalho da artista Clara Ianni intitulado "Desenho de classe" esteve no Museu de Arte de São Paulo (MASP) na exposição "História das mulheres, histórias feministas", cujo objetivo foi o de expor em dípticos[191] com papéis em branco registrando linhas que unem dois pontos da cidade de São Paulo e que se referem ao trajeto de duas pessoas: de um lado, o (a) empregador (a), do outro, a empregada doméstica. A proposta foi a de que ambos desenhassem em papel vegetal sobre o mapa do município o caminho que fazem de suas residências até os seus locais de trabalho. Como se vê na Figura 100, o deslocamento do empregador (à esquerda) é pequeno comparado ao de sua empregada (à direita). Em uma legenda em cada díptico, há uma descrição das profissões e das respectivas zonas de residência, além de um fragmento do diálogo que resultou do encontro dessas pessoas para o exercício do desenho.

Como destaca Ianni (2019) na descrição da obra, a linha não se refere apenas à sua dimensão geométrica ou geográfica, ela anuncia as distâncias físicas associadas aos aspectos simbólicos, diferenças de classes, raciais e de gênero, cuja conexão fica mais evidente nas plaquetas com as informações dessas pessoas. O empregador é um jovem advogado de classe média com salário de R$ 8.200,00 que relatou: "Ela está comigo há muitos anos. Ela trabalhava pra minha mãe antes de vir pra cá e morava ainda mais longe".

[191] Conjunto de duas tábuas articuladas por dobradiças, pintada ou esculpida em relevo.

Ela é a empregada doméstica da classe trabalhadora de 60 e poucos anos que disse: "eu vi ele crescer", pois trabalhou para a mãe dele, e recebia um salário de R$ 1.150,00. Ele mora em Perdizes e trabalha na Barra Funda, Zona Oeste, centro expandido; ela mora no Lajeado, periferia leste, e trabalha na casa do advogado, em Perdizes.

A distância espacial entre empregador e empregada, evidenciada em seus deslocamentos cotidianos residência-trabalho na referida obra, mostra a distância social entre eles, e tal distância refere-se às diferentes condições de trabalho, educação, gênero e renda, mas também diferentes condições espaciais entre as classes para sua reprodução. Como enfatiza a autora, a ocupação de posições de trabalho fora do âmbito doméstico não alivia a pressão das mulheres em relação às tarefas de administração, limpeza e manutenção da casa. Não raro, essas mulheres de classe média[192] contratam outras mulheres para desempenhar o trabalho doméstico em seus lares, perpetuando um ciclo perverso de opressões que tem, ainda hoje, no trabalho doméstico feminizado, racializado e precarizado uma condição de trabalho que supõe uma supressão das próprias vidas familiares em razão da família empregadora. De "mulher para mulher" também ocorre a "exploração" da condição de classe, mesmo que não da mais-valia, associada ao trabalho e *condição socioespacial* dessas trabalhadoras, pois seus deslocamentos são longos porque os postos de trabalho se localizam nas residências de seus (suas) empregadores (as) da classe média e da pequena e média burguesia.

No tocante às entrevistadas dos grupos focais e diante da condição de que elas passam muito tempo no deslocamento residência-trabalho, o espaço de circulação dessas trabalhadoras se converteu em espaços vividos e percebidos das relações sociais de reprodução. Histórias de solidariedade, conflito, ajuda-mútua, deslocamento e estranhamento perpassam o cotidiano de quem utiliza o transporte coletivo para ir ao trabalho. Natalina da Silva, moradora da periferia leste e empregada na sub-região sudeste, relatou:

> Outro dia eu peguei esse trem aqui e tinha uma jovem grávida dentro. Chegou a hora do parto dela. No trem. Ela começou a passar mal, passar mal mesmo, sabe, aí pegaram e tocaram aquele negócio pro trem parar, mas o trem não pára, né, só vai parar na próxima. [...] Aí fizeram uma roda lá, eu estava vindo para cá e não deu para ver. Fizeram uma roda lá, e a mulher lá tendo dor no chão lá, um monte de gente. Uma tirava lenço, pra coisar lá. Teve o bebê lá. Nasceu! Aí quando desceu, desceu lá no Tatuapé. Acho que avisaram. Ligaram lá. Aí eu cheguei na minha irmã toda feliz. Contei para minha irmã, e minha irmã "nossa, que coisa legal". Falei

[192] A obra de Clara Ianni mostra também outras duplas de empregador (a): um lojista que mora na Zona Oeste e obtém uma renda de seu comércio de R$ 75 mil/mês que disse que: "Se for daqui de casa até lá direto, dão 25 minutos", e sua empregada doméstica mora no Jardim Ana Maria, que leva de ônibus cerca de 1 hora e 15 minutos sem congestionamento até o trabalho, e recebe um salário de R$ 3 mil; a diretora de marketing com uma filha recém-nascida e em casa nova, que recebe R$ 9 mil e disse: "Nossa, não sabia que você morava tão longe! Tá vendo, tem coisas que a gente só fica sabendo nesse contexto", e sua empregada diarista que mora no Capão Redondo, na periferia sul, recebe salário de R$ 1.200,00 e disse: "Eu gosto dali".

> "coitada da mulher, ficou toda constrangida, né?". Porque tinha homem, tinha, né. [...] Porque pode ser que não tinha quem levasse ela, então ela foi sozinha. E naquela hora estourou. E tem mulher que é muito fácil, vai e tchum (Natalina da Silva, 2018).

Natalina da Silva relata um acontecimento bonito, porque decorreu de uma jovem mãe dar à luz ao seu filho, mas a partir de uma *condição socioespacial*, porque ela estava sozinha, provavelmente ido ao hospital quando sua bolsa estourou. Como as mulheres periféricas moram distantes de equipamentos como hospitais maternidade que estão desigualmente distribuídos no território urbano, precisam se deslocar de transporte coletivo para chegar ao seu destino. Como as distâncias são longas, ainda que o trem permita diminuir o tempo de deslocamento se comparado ao ônibus, isso não impediu a jovem grávida de entrar em trabalho de parto em pleno transporte. Histórias como essas são frequentes nos noticiários, tanto no transporte público como individual, porque a metrópole é habitada por mais de 20 milhões de pessoas. Nesse relato vemos a condição de uma mulher periférica de circular sozinha para parir na circulação no transporte coletivo, condição espacial ausente nas robisionadas liberais[193] que, na atualidade, emana na ideologia da meritocracia.

Outro relato veio de Márcia Oliveira, diarista que mora no mesmo edifício e bairro de Natalina, e que trabalhava em dois lugares: na Lapa e no Parque São Domingos. Ela disse: "O povo precisa ser mais educado. Porque você é educado dentro da sua casa, mas na rua você é um bicho. Que adianta isso? Falta educação, falta de respeito, de amor ao próximo. Tá faltando muito". Ao destacar a questão da educação ela refere-se à truculência e à violência, sobretudo de homens, no embarque e desembarque do trem, porque há muitos conflitos por lugares nos assentos ou mesmo no cantinho das portas em pé. Os acontecimentos de brigas, discussões e mesmo até acidentes decorrentes de empurra-empurra mostram uma relação de estranhamento entre os trabalhadores no transporte, estranhamento que muitas vezes resulta em pancadaria. Em contrapartida, há pessoas que respeitam as mulheres e pessoas idosas, o que mostra uma ambiguidade nos comportamentos desses passageiros. Todavia, tal lógica advém da função do trabalho que eles e elas executam.

Um questionamento feito por quem utiliza o trem da CPTM, na Linha 11-Coral e o Metrô da Linha 4-Amarela, é ilustrativo: os indivíduos têm comportamentos diferentes nesses ambientes, já que no metrô, desde sua inauguração, em 2010, no trecho entre as estações Paulista e Faria Lima, a orientação de seguranças e nas portas sempre foi para que os passageiros formassem duas filas externas nas portas e deixassem o meio livre, para permitir primeiro o desembarque de passageiros, depois o embarque deles. Isso até hoje é impensável

[193] Robisionadas é um termo de Marx (2013) para criticar exemplos de liberais baseados em Robson Crusoé.

no trem, pois as pessoas se amontoam em frente à parada das portas e, quando chega o trem, um empurra-empurra e "salve-se quem puder" para garantir lugar sentado no trem. O metrô da linha amarela começou atendendo uma região nobre da cidade, então, o tratamento sempre foi distinto desde origem. No caso do trem, este sempre atendeu periferias e subúrbios da metrópole. Por isso, não se deve buscar explicação na "irracionalidade" de quem usa trem e na "racionalidade" de quem usa metrô, até porque, em nosso exemplo, parte são os mesmos passageiros. Mas a diferença está na localização e tais localizações têm distinções de classes que se mostram na diferença de tratamento e "educação" de seus passageiros. O relato de Renata Sousa, cientista social e pesquisadora que morava no Jardim Lourdes, distrito do Lajeado, e trabalhava em Guaianases e Morumbi, mostra a distinção das linhas:

> O transporte está lotado o dia todo, com exceção da linha amarela que consigo ir e vir sentada. Aproveito porque será o único momento durante o percurso, com muita sorte sentarei na lotação. Eu tive que ir para o trabalho recém-operada, um percurso dificílimo e não consegui um lugar para sentar, porque a ação de sentar é para os fortes, os fracos dependem da solidariedade de outros, mas ninguém se importa muito com você, alguns até percebem sua necessidade, mas é raro. Nesse período recém-operada ia para o trabalho e na estação Morumbi por vezes peguei um Uber para não ter que pegar mais um ônibus e fazer uma caminhada. Na volta, aprendi a vir no período das 20h, que é possível conseguir um lugar, mesmo que espere um segundo trem. (Renata Sousa, 2020).

O fluxo de passageiro nesses deslocamentos – em horários de pico (das 6 às 10 horas e das 16 às 20 horas em São Paulo) e qualquer horário – é demasiado grande. Os intervalos do trem são maiores do que do metrô, e a quantidade de composições e velocidade nesse atendimento no momento em que multidões tomam as estações também influenciam nesse comportamento, além do fato de que quem embarca no trem na Estação da Luz e vai para Estação Estudantes percorre uma distância de 60 quilômetros em cerca de 57 minutos e, evidentemente, vai "lutar" para ir sentado no carro/vagão do trem[194], enquanto a linha amarela atualmente tem 12,8 quilômetros das estações da Luz até São Paulo-Morumbi, num percurso de 20 minutos. Outra questão ainda em relação ao trem foi relatada por Renata Sousa:

> Os trens novos e reformados demonstram que o trabalhador tem que ficar de pé, poucos bancos para sentar, conforto não há, não é algo que seja necessário. "E que se matem entre vocês". Não é possível circular doente, mas os hospitais não estão ao lado de nossas casas, não é possível circular com crianças. "Idosos não tem o que fazer, passam o dia inteiro ficam andando de ônibus e trem pra quê?" São falas assim e cotidianas da população que entende o transporte para uma única finalidade: o trabalho. Circular não é um direito, o transporte não é um direito, é um custo caro para os bolsos e para a vida dos trabalhadores (Renata Sousa, 2020).

[194] A música do rapper e poeta Rincon Sapiência "A volta pra casa" relata esse desafio ao dizer: "É hora de voltar pra casa / Trabalhador só quer chegar bem / Infelizmente não tem asas / E precisa das ruas e das linhas do trem / A condução está tão cara / Conforto é algo que não tem / Mas o trabalhador encara / Essa rotina sem nunca depender de ninguém".

A demora no intervalo de um trem a outro foi relatada por Jéssica Sousa:

> A demora do intervalo de um trem para outro faz com que lote muito. Aí é aquela máxima de que muitas vezes o trabalho não é cansativo, mas já chegamos cansados e estressados devido ao transporte (Jéssica Sousa, 2019).

A condição de moradia e distância ao centro também é percebida por quem vive na metrópole paulista. O relato do teleoperador José Roberto mostra isso;

> A Zona Norte até que assim é um lugar mais rápido pra você pegar o metrô e ir pro centro da cidade. Mas hoje você procura uma estabilidade melhor, um aluguel melhor. Então, aluguel melhor é na Zona Leste, em outros locais mais distantes do centro (José Roberto, 2018).

Como mostramos no capítulo anterior, há uma relação direta entre expansão do sistema metroviário e valorização imobiliária, o que impede a maioria dos trabalhadores de baixa e baixíssima renda de morar perto de alguma estação de metrô ou trem, dois tipos de transporte que permitem acessibilidade e maior mobilidade urbana a determinados pontos da cidade ou mesmo da metrópole. Essa condição de valorização imobiliária para quem mora nos distritos de Santana e Tucuruvi, subúrbio norte, mostra a diferenciação do preço da terra para com os extremos da periferia leste, como relatou José Roberto. Isso faz com que trabalhadores das faixas de renda mais baixas tenham que morar mais longe, o que provoca um ritmo acelerado na circulação dos indivíduos, já que é comum ver pessoas correndo ou andando rápido no ritmo frenético da urbe – tal é sua condição espacial de deslocamento.

A *condição socioespacial* de morar longe do trabalho em certa localização desprovida de rede ampla de transportes expressa a condição de quem vive nas periferias onde deveria haver metrô e outros modais. Isso determina o tempo de deslocamento. Os relatos de entrevistados (as) sobre dificuldades e situações no transporte mostram tal condição:

> Sofria muito mais quando morava na região Leste e dependia da Linha 12- Safira da CPTM. Hoje moro na região sul e estou do lado da Linha 2-Verde do Metrô, com fácil acesso a CPTM da linha Brás – Rio Grande da Serra, e também ao terminal de ônibus e o Fura-Fila (Allan Cunha, 2019).

> Todas as dificuldades! A questão é que, pessoalmente, a pior parte do meu dia é a minha locomoção. Eu não consigo fazer nada sem me locomover pelo menos 1 hora e usar um ônibus e um metrô. Eu posso listar alguma das coisas que mais me deixam exausta: 1) *superlotação*: eu moro no extremo leste e sou dependente da linha Coral da CPTM e da linha Vermelha do Metrô, uma das linhas mais lotadas da cidade. Não importa o horário do dia, é sempre cheio e desconfortável. Quando eu saio mais cedo, antes das 8h, é o pior horário. Muitas vezes não dá pra entrar, e quando da pra atender, é de faltar o ar. Não é exagero. Você realmente fica espremido. Não tem como segurar nas barras, as pessoas te apertam, reclamam e muitas vezes brigam entre si por se apoiarem (fisicamente) uns nos outros; 2) *falhas e anormalidade*: muitas vezes existem problemas de funcionamento. Em pleno horário de pico, o trem para, desliga o ar condicionado, fica um calor insuportável, não especificam qual o problema e nunca existe uma previsão de funcionamento; 3) *funcionamento*

> *limitado*: **r**eformas e obras inconclusivas, infinitas. Aos finais de semana, o que deveria ser um momento de lazer se torna uma exaustão, os trens podem ter um funcionamento diferenciado: estações fechadas, vias reduzidas, maior tempo de parada (Gabriela Nogueira, 2019).
>
> Se transporte público fosse bom, ninguém andava de carro. Aqui não é bom. Transporte público de São Paulo e do Brasil de maneira geral não é bom. Por isso que uma pessoa que compra um carro e anda sozinha, por mais que ela esteja pagando caro na gasolina, mas ela está sentada ali no conforto do carro dela, escutando a música dela e indo pra casa dela. Sem poder ser encoxada, sem poder ter confusão dentro do vagão ou por banco, sem ter alguém gritando e vendendo coisa. Está na paz dela e indo com o carro dela pra casa sem dar carona pra ninguém. E esse é um problema (José Pires, 2018).
>
> Levo muito tempo para entrar, aí eu já começo a gritar antes da porta abrir. Porque o povo já te joga pro outro lado. Isso num dia normal. No metrô ou no trem (Adriana dos Santos, 2018).
>
> Eu só pego ônibus. Tem muitos também que estão na mesma situação que eu. Então, assim, eu vejo por esse lado, se você morar numa região extremo da Zona Leste e vir de ônibus pro centro é chão (Paulo Martins, 2018).
>
> Foi assim, na Luz que é trem, quem tá na frente, principalmente homens, homens são uns cavalos – desculpa as mulheres que estão na frente, e os homens estão atrás. Se você não tomar cuidado passam por cima. Se não tomar cuidado você cai até no vão. Porque eles vêm contudo! (Fernanda dos Santos, 2018).
>
> Muito tempo circulando para muitas vezes ficar pouco tempo no trabalho. O trajeto da minha casa até a estação de trem é o pior trajeto, por causa dos congestionamentos que tem aumentado circunstancialmente. Um trajeto que seria de 10 minutos de ônibus chega há 40 minutos ou até mais dependendo do dia (Renata Sousa, 2020).

As dificuldades e situações são diversas, mas podem ser agrupadas em certas categorias, tais como: localização, lotação, distância, tempo de deslocamento e funcionamento do transporte. A condição de Allan Cunha, por exemplo, que mudou de São Miguel, periferia leste, para o Sacomã, subúrbio sul, mostra uma situação distinta dos demais relatos: ele tem disponível uma rede de transporte mais ampla e, em seu relato, mencionou que não costuma embarcar em veículos lotados, ao contrário da maioria dos relatos, pois o subúrbio sul tem deslocamentos em 360º. Ainda que faça um trecho a pé até a Estação de Sacomã, que está na divisa do distrito de Ipiranga no centro expandido, para "economizar" a tarifa do ônibus pela proximidade de sua residência, ele tem condição maior de mobilidade urbana e possibilidades de escolhas de trajetos, que pode alterar de acordo com suas necessidades ou mesmo situações de anormalidade no funcionamento de um dos modais. A Gabriela Miranda, moradora do Conjunto José Bonifácio na periferia leste, relatou dificuldades de superlotação, falhas e anormalidade no funcionamento do transporte, o que ocasiona uma condição de cansaço físico e estresse que dificulta seu cotidiano de deslocamento. Os demais relatos tratam da distância, do tempo e das dificuldades de entrar em vagões de trem ou ônibus. Então, as experiências com o tempo de deslocamentos aqui relatadas mostram uma experiência do fazer-se da classe trabalhadora em seu cotidiano por meio das estratégias e dificuldades de deslocamentos.

Ademais, a localização permeia todos os relatos, seja para destacar as facilidades de acesso (caso de Allan) ou dificuldades e mesmo perversidade que é a de se sujeitar a condição de um transporte "superlotado" em que as pessoas se sentem como "sardinhas enlatadas", sem conforto e, muitas vezes, sendo a única opção para percorrer longas distâncias que separam a residência e o lugar de trabalho. Renata Sousa e Jéssica Sousa, que são irmãs e residiam na mesma residência com o pai e a mãe, relataram uma necessidade comum: "Meu maior sonho é morar do lado da estação de trem, nem tanto do trabalho, mas da estação de trem. Possibilita maior qualidade de vida" (Renata Sousa); e "reconhecendo a minha realidade, sei que onde trabalho só mora gente de alto nível. Sendo assim, morar próximo à estação já muda muita coisa" (Jéssica Sousa).

Como parte dos trabalhadores passam tempo demasiado no transporte, entre os (as) entrevistados (as) levantamos as relações que estabelecem, por meio de diálogo, ajuda-mútua e conflito que viveram ou viram acontecer ao longo de seus trajetos. Essas experiências cotidianas revelam algo além de uma "sociologia do transporte", porque seu conteúdo é o espaço urbano da circulação vivido durante o tempo de deslocamento que é socialmente determinado. Esse espaço da circulação da força de trabalho permite outras relações que talvez não fossem vividas na residência, no bairro e no local de trabalho.

> Quem senta perto de mim eu vou conversando. Às vezes eu converso sobre serviço. Mas quando a pessoa fala alguma coisa sobre a situação, aí eu falo da Bíblia para a pessoa. A pessoa fala assim: "ah, hoje tá vendo como que tá, muita violência né", aí eu pego e já falo: "isso estava previsto, estava escrito na Bíblia". E às vezes eu sento perto de algumas senhoras assim e vou conversando e perguntando "você trabalha? Até onde a senhora vai?". Inclusive eu fiz amizade com uma senhora que ela tem 82 anos, viu, e ela ainda trabalha de diarista, viu! (Natalia da Silva, 2018).
>
> Hoje a gente não tem mais comunicação, não existe mais. Porque as pessoas estão vinte quatro horas no celular. A gente não se reconhece, não dá pra se reconhecer, porque as pessoas hoje em dia só vivem no celular. Porque antigamente a gente conversava e pegava amizade no ônibus, no trem (Elisângela Santos, 2018).
>
> Uma vez aconteceu que eu estava dentro do ônibus, só que o ônibus estava muito cheio né. E eu fiquei naquela porta que onde geralmente descem os deficientes. Só que não estava muito cheio e eu fiquei de lado lá na porta. Tinha que descer uma senhora idosa que ficou brava comigo. "E esse pessoal novo também: não tem vergonha e fica no meio da porta". Aí eu pedi desculpas pra ela e ela desceu. Só foi esse tipo de situação que ocorreu (Alcides Rufino, 2018).
>
> Aconteceu uma vez uma situação chata comigo. Eu estava indo com meu filho aí eu sempre gostei de pagar a passagem dele para ele ir sentadinho e não precisar ir no meu colo. Aí eu paguei a passagem dele e ele estava no banco, que eu havia pagado passagem e eu no meu. Aí chegou uma senhora se achando no direito de querer tirar ele pra sentar porque era criança. Falei pra ela: "nossa, o que acontece, ele pagou a passagem igual a senhora". Aí ela começou a ficar doida lá e começou a falar um monte de coisa comigo. Aí eu fiquei com medo, mas não deixei meu filho levantar, porque achei uma falta de respeito, sabe? (Verbênia Brito, 2018).
>
> Sim, assim pelo fato de repente não, do ônibus o pessoal já começa "nossa", que não sei o que, e aí você acaba conversando. "Nossa, é verdade". Eu já arrumei até

> emprego pra um rapaz, que ele tinha saído para procurar emprego, aí eu perguntei no que ele tinha ido, aí ele falou "ah, não, fui entregar um currículo de telemarketing". Falei "sério?". Aí eu estava dentro da empresa né, na época tinha contato com o pessoal do RH, passei meu telefone para ele, ele passou pra mim, peguei o currículo dele por email, entreguei no RH e ele está trabalhando até hoje na Editora Abril, na Anel Bipô. Até hoje né! E você acaba pegando o ônibus constante e você acaba pegando amizade com o motorista (Paulo Martins, 2018).
>
> Uma vez eu acordei com um bolo no meu colo e todo mundo cantando parabéns pra mim dentro do ônibus. Eu acordei assustada e vi um bolo, refrigerante e tudo. [...] Outro dia tinha um monte de bexiga! Aí eu falei "é aniversário de quem?", responderam: "do cobrador!" Aí todo mundo levou alguma coisa e um monte de bexiga (Vera da Silva, 2019).
>
> Hoje em dia não muito. Nós estamos submersos nos nossos smartphones, mas tenho amizades que fiz no trem sim. Conversas aleatórias hoje em dia, em geral sobre o meio de transporte mesmo. Já foi o tempo da boa conversa. Hoje conversamos no whatsapp mesmo (Janaína Monteiro, 2019).
>
> Conversar sim, algumas vezes, porém nunca uma amizade para além dali, uma das coisas mais engraçadas foi quando ao meu lado havia um rapaz estudando para uma prova de fotografia que teria na faculdade, para o curso de designer que ele fazia, eu observava ele quebrando a cabeça com algumas questões, foi quando me apresentei como fotógrafo e fui esclarecendo as dúvidas para ele que tudo anotava, me agradeceu muito e saiu feliz da vida para a prova (Allan Cunha, 2019).
>
> Eu já fiquei com alguém que conheci no metrô, quer dizer, na locomoção. Nós nos encontramos na estação Berrini e ficamos trocando uns olhares o trajeto inteiro. Descemos em Pinheiros, nos reencontramos na linha amarela e continuamos nos olhando. Quando chegou na República nós descemos e ele veio falar comigo. Conversamos um pouco, ele era de Parelheiros, trocamos telefone e nos despedimos com um beijo. Não nos falamos mais, mas vale a história (Gabriela Nogueira, 2019).
>
> Hoje em dia é muito difícil conversar com as pessoas no trem. Geralmente as pessoas mais idosas são abertas e pessoas com criança de colo. No mais, estão focadas no celular assistindo séries, jogando, ouvindo música ou lendo. Eu geralmente estou lendo também, desde a faculdade aproveito esse tempo para ler, já que é a maior parte do meu tempo no dia que estarei desocupada. Recentemente uma moça tirou a marmita do meu lado e começou a almoçar, isso me marcou, diante de tanta dificuldade, a precariedade do trabalho, os direitos outrora conquistados para garantir o mínimo para os trabalhadores estão sendo esfacelados. Não temos tempo para comer, dormir, ir ao banheiro, nada (Renata Sousa, 2020).

Essas histórias fazem parte do espaço vivido que remete ao espaço percebido por esses (as) trabalhadores (as) nos deslocamentos cotidianos e em constante conflito com o espaço concebido por arquitetos e engenheiros da circulação, ao mostrar as relações sociais que estabelecem nessa vivência entre a residência e o trabalho. De conversas mediadas por histórias da Bíblia a relacionamento amoroso "instantâneo", mesmo com o imperativo do celular e das redes sociais, vemos que o cotidiano dessa sociedade produtora de mercadoria e do consumo dirigido mostra que a amplitude das relações está além dos índices das bolsas de valores, da abstração do valor de troca e da burocracia estatal, com história de afetos como de Vera da Silva que acordou com "um bolo no colo"; de solidariedade profissional como de Allan Cunha e Paulo Martins; de paquera como de Gabriela Miranda; de conflitos como de Alcides Rufino e Verbênia Brito; e de extrema precariedade como relatada por Renata Sousa.

Mas um aspecto chama a atenção: as mulheres mais velhas são as que mais conversam no transporte, enquanto que as (os) mais jovens usam mais o celular, o que evidencia uma questão geracional, haja vista que há uma tendência de pessoas mais velhas interagirem menos no celular ou ter alguma dificuldade de uso das redes sociais. Mas a mediação do celular tem alterado a interação social em diversos espaços, não apenas no transporte, mas em residências, escolas ou mesmo local de trabalho, o que mostra o alerta de Lefebvre (1973; 1991) sobre a prática espacial no capitalismo que associa estreitamente, por meio do espaço percebido, a realidade cotidiana (emprego do tempo) e a realidade urbana (percursos e redes religando lugares), ao estabelecer um controle do tempo por meio do espaço da vida cotidiana que tem sido determinada pela programação do cotidiano e da repetição e, nesse sentido, o smartphone e as redes sociais cumprem esse papel no âmbito das relações virtuais. Todavia, como destacou Amélia Damiani (1993), há dominação pela lógica e o espaço formal impera, ao ser programado por lugares neutralizados, higiênicos e funcionais, como avenidas voltadas para a circulação de automóvel, e acrescentamos as linhas de trem, metrô e ônibus, mais as redes sociais. Tanto Lefebvre como Damiani ressaltam quê cotidiano e vivido escapam a vida cotidiana programada, ao localizar o campo de conflitos nas relações espaciais e da reprodução social como fundamentais para a luta de classes.

Com efeito, a classe trabalhadora nesse cotidiano de deslocamento enfrenta as condições mais adversas e, como ressaltou Damiani, com o peso de toda racionalidade econômica e política sobre o cotidiano. Os relatos das (os) entrevistadas (os) mostram isso:

> Eu estava sentada no banco alto, aquele que a gente desce na porta. E eu dei aquela cochilada. Aí eu senti uma coisa me incomodando. Jamais pensei que era alguma coisa. Nisso eu falei "não é possível né". E depois eu dei aquela assustada e acordava e o cara se afastava. Mas, eu falei peraí. Aí eu fiz que cochilei de novo. Quando eu cochilei ele estava com o zíper aberto com a parte pra fora daquele jeito. Que eu, na hora, juro por Deus, eu fiquei cega. Eu dei um tapa na cara desse cara. Todo o ônibus lotado o 404. O 404 só anda lotado. Eu dei um tapa na cara dele assim. Eu subi no banco que não era eu. Eu não sei o que aconteceu. Eu não cabia dentro de mim. E todo mundo dentro do ônibus e ninguém fez nada. E a porta do ônibus abriu e ele desceu no 13 (Km) e foi embora (Vanessa da Silva, 2019).
>
> Já presenciei assédio. Aí o rapaz acabou descendo do ônibus, mas ninguém fez nada com ele. Fiquei revoltada com isso porque ele chegou a mexer na parte íntima da menina, e a menina acordou com ele mexendo nas partes dela. Aí ela reagiu! Aí simplesmente ele levantou e desceu. Sabe, o pessoal, as mulheres ficaram tudo indignada! Porque ninguém fez nada. Um monte de homem! Aí o ponto que veio ele pegou e desceu. Aí depois eu e minha mãe fomos conversar com a menina e ela começou a chorar. A gente ficou indignada por ninguém ter feito nada (Adriana de Melo, 2019).
>
> Mas depende da gente. Porque tem mulher que se sente constrangida, com vergonha de falar "pô meu, dá licença, desencosta daí". E vai deixando, e deixando, e é onde acontece um caso desses. Não é porque ela não viu. Ela viu, porém, ficou constrangida de falar. As pessoas, o que vão olhar (e pensar), aí aconteceu aquilo.

> Que se da primeira vez que ele encoxou ela tivesse "Ô, dá licença, não tá tão apertado", rapidinho ele ia sair de perto dela (Adriana dos Santos, 2018).
>
> Antigamente naqueles trens que eram abertos, eu trabalhava ali no Tatuapé e Carrão. A gente andava com uma agulha. Os homens eram muito abusados. Parece que não tinha lei, não tinha. Então eles se aproveitavam da gente, e eram mais velhos. Quando vinham a gente picava eles (Elisângela Santos, 2018).
>
> A minha situação foi questão de abuso mesmo sexual, que eu presenciei na linha na estação de Pinheiros da CPTM, sentido Grajaú. Tinha um grupo de pessoas assim aí passou um trem Grajaú lotado, aí uma menina não entrou que estava lá no telefone e o cara também não entrou. Mas dava pra eles ter entrado. Entendeu? Aí estava esperando o outro. E aí tô aqui e tô olhando. Aí o cara tá aqui, e a mina bem assim encostada e pensei deve ser namorado e ela falando com alguém. Mas não era. Não era nada dela. Aí entrou pra dentro do vagão. Tô aqui e tô olhando e o cara. Dava pra ele ficar em qualquer lugar do vagão. Ah, pois a menina ficou aqui e ele foi atrás. E a menina está aqui no telefone. Aí daqui a pouco eu tô vendo ele aqui ó com a mão aqui, tirou a mão pra fora e tipo na bunda dela e começou tipo a. Aí eu falei "dá licença aqui, ô seu vagabundo, desencosta da menina aí". E nisso ela já tinha virado a bunda pro lado da porta. Ela pegou e virou quando ela sentiu tocando. Eu falei "o seu vagabundo, desencosta da menina aí, vai! Agora, seu pilantra. Eu tô te olhando desde lá da plataforma seu vagabundo. E aí ele falou "você está louco?". Respondi "louco é você seu sem vergonha". "Minha esposa pega esse trem aqui ó. Minha mãe pega esse trem aqui ó". Mas poderia ser minha mãe, qualquer parente meu. "Você desce daqui agora se não vou te arrebentar no pau aqui. Desce!". Aí a menina falou aí eu falei "você, fia, precisa ficar mais ligeira" (José Pires, 2018).
>
> Já vi muitas pessoas caírem, no vão entre o trem e plataforma, na hora de entrarem no trem. Isso acontece mais na volta pra casa, na estação de Luz. Muitas pessoas caem, se xingam e perdem o eixo. Mas existem alguns jovens que cantam rap, violão, música brasileira, trovadores, piadistas, gente de todo tipo. É realmente o tipo de coisa que você só vê em algumas estações, especialmente as que conectam a periferia ao centro, as estações da região central não têm tanta movimentação. Todas as vezes que as pessoas caem, muitas se levantam, cedem o lugar, se ajudam. Eu já desmaiei no meio do trem – porque estava parado e com o ar condicionado desligado – e muitas pessoas me ajudarem. Já vi mulheres se ajudarem, por conta do assédio. Já vi muitas pessoas pedirem por lugares ou espaço para pessoas idosas e com crianças de colo. Existe um senso de coletividade, mas ainda é muito marcado pela miséria da situação (Gabriela Nogueira, 2019).
>
> Não sofri nenhum abuso no trem. A situação mais horrível que vi alguém passar foi na vinda do trem de Santo André para o Brás, quando estava na faculdade, na estação Ipiranga o trem chegando e um rapaz começou a bater no trem em movimento, ele caiu debaixo do trem, o vagão que eu estava presenciou toda a cena. Conseguimos fazer o trem parar sem continuar. Tiramos o rapaz debaixo do trem sem uma perna. Essa situação foi a mais grave que já vi (Renata Sousa, 2020).

Esses relatos são suficientes para perceber que a situação de assédio sofrida por mulheres, devido ao machismo e superlotação do transporte, decorre do fluxo intenso de deslocamento pendular residência-trabalho, originado na segregação urbana e na lógica de acumulação que estabelece o cotidiano da mobilidade perversa às trabalhadoras e a lotação de ônibus, trem e metrô, o primeiro devido ao repasse público ser pago com base na catraca, o quê faz o empresário do transporte disponibilize menos ônibus em determinadas linhas porque ele ganha pela quantidade de passageiros e não por quilômetro rodado. Os relatos de Vanessa da Silva e Adriana de Melo são chocantes, os de Adriana dos Santos, Elisângela Santos, José Pires e Gabriela Nogueira são inspiradores, e de Renata Sousa é forte e triste.

Figuras 101 e 102: Mulheres no Trem da CPTM e do Metrô – 2014



Fonte: Allan Cunha, *Trilhos*, 2014 (Mulheres).



Fonte: Allan Cunha, *Trilhos*, 2014 (Mulheres).

Mas os relatos exigem análise mais aprofundada. Como problematizou Arruzza (2016), as relações de classe colocam as fronteiras no interior das quais a reprodução social ocorre e, portanto, no interior das quais a reprodução biológica também é organizada. Cabe destacar que, para ela, a diferença biológica não indica nada mais do que o fato de que as mulheres dão à luz e, por isso, em si não tem nenhum significado social ou cultural, mas emergem pelo fato biológico da reprodução e da diferença sexual efetivar-se no interior de certos modos de reprodução social, que lhe atribuem características específicas. (Arruzza, 2016: p. 52). Diante disso, questões como masculinidade tóxica, machismo estrutural, patriarcado etc., têm sido discutidas e seu problema aprofundado por autoras feministas que estão evidenciando cada vez mais o conjunto de determinações que resultam em assédio sexual, feminicídio e intolerância machista frente à condição das mulheres. No caso dos deslocamentos diários necessários, as mulheres estão sujeitas às condições de abuso em meio ao tempo, distância e condições desses deslocamentos, e nem empresas de ônibus, nem de metrô e trem, nem os governos são responsabilizados por essa condição, ainda que campanhas e leis que criminalizam abuso e assédio sexual contribuam para inibir, mas não acabam com uma situação que é provocada pela lotação do transporte. Se não é possível ainda acabar com o assédio nessa sociedade, ao menos no transporte ele precisa ser abolido.

No caso do transporte, como mediador espacial entre produção e reprodução e fronteira entre ambos, a condição precária de lotação, o alto custo e a distância dos deslocamentos são fatores que corroboram para *condição socioespacial* da classe trabalhadora por meio da espoliação urbana do tempo, da energia e da qualidade de vida de trabalhadores (as), com consequências para sua vida cotidiana em meio a mobilidade perversa e também de opressão de gênero para as mulheres. Como relatou Vanessa da Silva:

> Acho que os homens viraram donos de casa! Engraçado! Eu cheguei no ponto e olhei assim e só tinha mulher. Seis e vinte da manhã e não tinha um homem no ponto, aí eu falei "caramba meu!". A gente comentou entre nós: só vai mulher trabalhar? E os homens ficaram tudo em casa? No ponto a maioria é mulher (Vanessa da Silva, 2019).

Tal como concluiu Arruzza (2016: p. 53), os limites colocados à reprodução biológica por relações de classes específicas e uma organização específica do processo produtivo estão nas origens da subordinação da mulher: os fatos biológicos em si, apartados dessas relações de classes, não explicam nada. Por isso, as trabalhadoras domésticas no ponto com a Vanessa da Silva, ainda que não produzam mais-valor nem em casa nem na casa da patroa, seu trabalho útil é fundamental para a reprodução de toda a sociedade, sendo o trabalho doméstico feminizado fundamental também para a reprodução de todas as classes.

4.2. A fantástica fábrica de marreteiros e o trabalho precário permanente

O som oficial do vagão do trem anuncia: "Se você não comprar o ambulante vai acabar", numa campanha iniciada em agosto de 2018 pela CPTM, e intensificada depois pela gestão de João Dória (PSDB 2019-2022) que incluiu a presença da Polícia Militar, ao declarar uma "guerra urbana" contra a presença de vendedores ambulantes nas composições de trens e metrô na metrópole paulista. Mas quem são esses ambulantes? Como cresceram em centenas e até milhares desde o ano de 2015? E como fazem para vender e sobreviver ante ao alto desemprego que atinge grande parte da classe trabalhadora? Com o objetivo de analisar essas questões em decorrência do sistema ferroviário ser um espaço de circulação vivido, realizamos entre os meses de outubro e novembro de 2018 uma pesquisa de campo[195] com aplicação de 93 questionários no universo de aproximadamente 900 ambulantes nas linhas da CPTM, para apreender as condições de trabalho e vida desses trabalhadores informais que tem marcado o cotidiano de quem utiliza esse tipo de transporte, referenciando-se na hipótese de que o espaço dos trens com seu fluxo de trabalhadores permitiu a *condição socioespacial* do "shopping trem" para a reprodução social desses ambulantes.

Esses ambulantes se autodefinem por *marreteiros*, termo que no Dicionário Aurélio aparece com três sentidos distintos: 1º) operário que bate com a marreta na broca para abrir câmaras de minas; 2º) trapaceiro, trambiqueiro, vigarista; 3º) vendedor ambulante. O item três define a categoria de marreteiro que cresceu vertiginosamente desde 2015 e criou relações, organização e identificação que mostra mais uma camada de trabalhadores na multiplicidade da precarização e amplitude do trabalho informal.

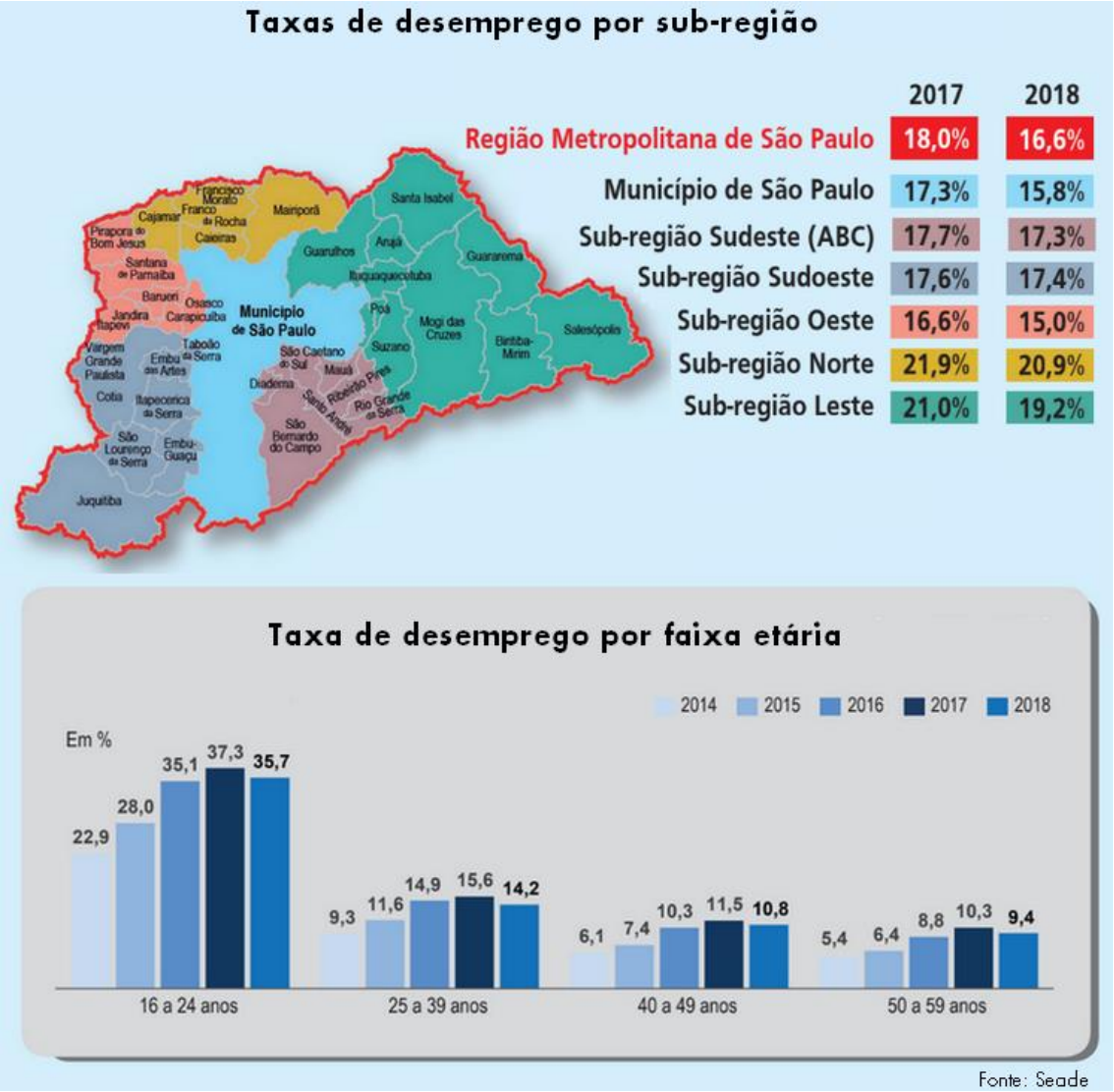
Com criatividade para vendas e frases que marcam o dia a dia dos passageiros como "Shopping trem: onde vender barato é obrigação", "o marreteiro voltou, um real para não perder a mercadoria", "ei pessoal, a porta fechou, o perigo passou, o marreteiro chegou", esses trabalhadores informais se arriscam nos vagões de trem e metrô para obter uma renda através da venda de mercadorias no transporte. O trabalho de marreteiros e marreteiras, porque há muitas mulheres também, é dinâmico e frenético. Circulam entre os vagões e costumam trabalhar longas jornadas diárias de até 12 horas. Há um código comum entre eles nos vagões de trem: em cada parada nas estações, eles sentam-se ou encostam-se às portas e escondem as mercadorias para não as perder para os "PF's" (Polícia Ferroviária), Agentes de Segurança e, recentemente, a Polícia Militar.

---

[195] Agradeço o apoio de assistência na aplicação dos questionários e participação na pesquisa de campo de Renata Adriana de Sousa, Ireldo Alves, Débora Kateriny, Marcello de Jesus e Danielle Regina.

Os marreteiros existem há décadas nos trens suburbanos de São Paulo, mas sua presença cresceu na última década como consequência do desemprego estrutural típico da economia dependente brasileira. Segundo a Fundação Seade, na RMSP, em abril de 2018, a taxa de desemprego chegou a 17,5%, caiu 5% em junho e julho e voltou a crescer em agosto mais 4%, numa média de 18% nesse ano. No ano de 2019 caiu para 16,8%, sendo que em maio desse ano atingiu cerca de 1,9 milhão da PEA na metrópole paulista[196]. A figura a seguir mostra a taxa de desemprego por sub-regiões e faixa etária:

Figura 103: Taxa de Desemprego por Sub-Região e Evolução Anual por Faixa Etária – RMSP – 2014-2018



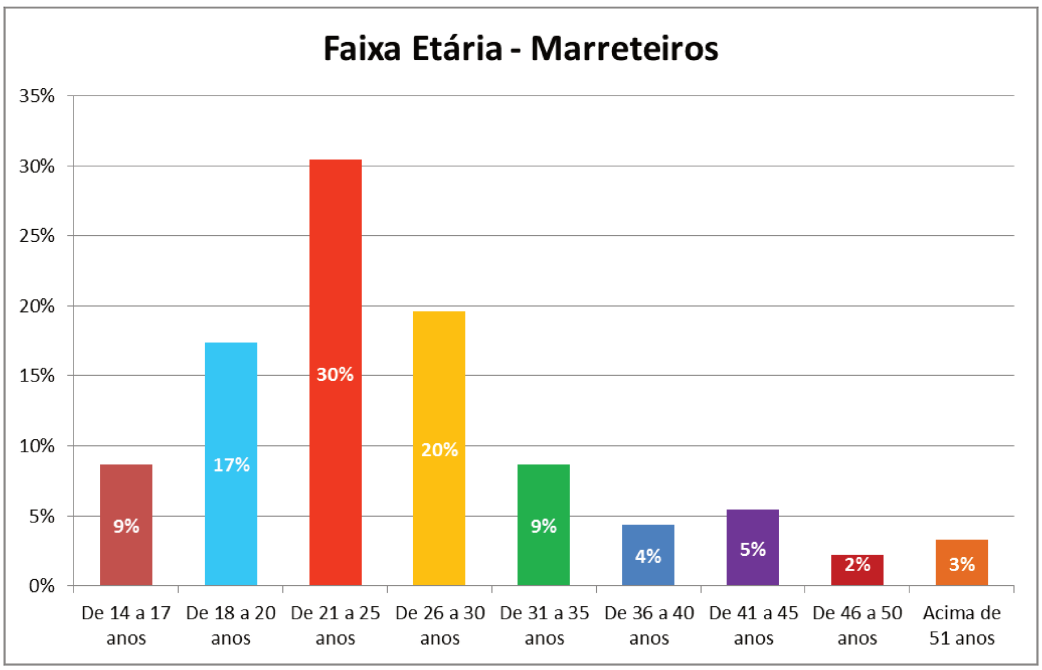
Fonte: Fundação Seade, 2018.

A taxa de desemprego é maior entre jovens de 16 a 24 anos e chegou em 2017 a 37,3%, enquanto a taxa geral nas sub-regiões norte foi de 21,9% e leste 21% no mesmo ano.

[196] No Brasil, segundo o IBGE, a taxa de desemprego variou de 11,4% em 2016, chegou a 13% em 2017, 12,6% em 2018 e fechou em 11,3% em 2019.

São adolescentes e jovens que representam a maioria dos marreteiros, ao expressar uma nova geração que quase não tem oportunidades de empregos e, quando tem, já inicia em trabalhos precários de lava-rápido, empacotador de supermercado e outros:

Figura 104: Faixa Etária – Marreteiros – 2018



Fonte: Elaboração própria, 2018.

A soma da faixa etária entre 14-17 anos até 21-25 anos totaliza 56% da população adolescente e jovem que trabalhava nessa atividade, representando também o primeiro trabalho de muitos desses jovens. Nessa ocupação de alto risco, porque é proibida pelo Artigo 40 do Decreto Federal 1.832/1996 e reprimida pela CPTM e Metrô, o aumento da presença dos marreteiros mostra um fenômeno socialmente explosivo como discutido por Isadora Guerreiro e Aluízio Marino (2019)[197], ao problematizarem o conflito e a "guerra urbana" entre seguranças e marreteiros que se tornaram frequentes desde o início da campanha da CPTM. Porém, como explicar não só o crescimento dos marreteiros, mas suas estratégias de venda, desvios da repressão e permanência nesses últimos anos nos vagões de trens? Esses trabalhadores vendem de alimentos a bebidas, equipamentos eletrônicos a brinquedos e objetos de utilidade. Os adolescentes acompanham irmãos ou irmãs mais velhos, mas muitos deles trabalham sozinhos e não revezam com ninguém. Eles se acostumaram a andar com mochilas nos locais de maior risco e com enormes sacos com salgadinho, batatinha, pipoca, água e refrigerante no ritmo transitório do trabalho precário nos trens da metrópole. A "sobrevivência faz a ocasião" e o risco é grande para quem se aventura nas composições de

[197] Isadora Guerreiro e Aluízio Marino, *A CPTM e o regime de guerra urbana*, LabCidade FAUUSP. Ver: <http://www.labcidade.fau.usp.br/a-cptm-e-o-regime-de-guerra-urbana/>. Acesso em 19/03/2019.

trem para “se virar” ante o desemprego e falta de perspectiva de trabalho assalariado digno e com carteira registrada, apesar de que o registro em si não garante tal dignidade.

Ao longo de dois meses de pesquisas nas composições de trens da CPTM observamos o cotidiano dessa categoria de marreteiros. Suas estratégias envolvem comunicação via WhatsApp para informar se há segurança na próxima estação; esconder as mercadorias embaixo dos bancos ou até com os passageiros para não as perder no “rapa da PF”; e de comprar mercadorias em docerias e revendedores próximos às estações, para que possam voltar e continuar vendendo. Um marreteiro passou com um fone de ouvido oferecendo ao preço de dez reais, depois de percorrer todo o vagão refaz a oferta: “agora fone por cinco reais, para não perder a mercadoria”. Essa estratégia já é conhecida pelos passageiros que aguardam a redução do preço para comprar. De fato, a venda de mercadorias nos trens da CPTM tornou-se uma necessidade àqueles que estão desempregados, em atividades que realizam jornadas de trabalho extensas no período de seis a sete dias na semana, cujas trajetórias mostram a transitoriedade do trabalho.

O trabalho precário, que nessa condição parece ser transitório por seu caráter efêmero, temporário e improvisado, tem se tornado permanente e a regra e não a exceção de parcela significativa dos trabalhadores entre marreteiros e desempregados, porque já passaram por diversas experiências laborais que, em maioria, evidencia a condição perversa dessa precariedade do trabalho. A “guerra urbana” instaurada pelo GOVESP ao combater a atividade dos marreteiros na circulação dos trens remete à dinâmica de padrão periférico da força de trabalho em nossa urbanização, porque o trabalho precário nessas condições se relaciona diretamente com as precárias condições de moradia nas periferias urbanas. Uma vez que o trabalhador não consegue pagar o aluguel ou financiar uma moradia próxima ao seu local de trabalho na área central da cidade, ele tende a seguir para áreas distantes desprovidas de infraestrutura, o que implica encontrar formas de circulação por meio do transporte. As formas de uso e ocupação do solo, mediado pelo mercado imobiliário, têm provocado as condições precárias e instáveis de moradia dessa parcela da classe trabalhadora que, desde sua juventude, convive com a precarização do trabalho e as condições do trabalho precário e transitório em diversas atividades. Nesse sentido, entendemos que o modal metroferroviário, na condição de força produtiva material de circulação da força de trabalho, permitiu aos marreteiros uma possibilidade de atuar como vendedores ambulantes para realização da reprodução de si e de sua família.

Matérias frequentes da imprensa têm mostrado aspectos dessa realidade, mas sem aprofundar o problema até sua raiz. O jornal Folha de São Paulo[198] e portal UOL[199] mostram, com enfoques distintos, as estratégias e o fenômeno dos marreteiros. No portal falam que um deles prosperou: Gilcione Gonçalves Mendes, 27 anos, porque conseguiu comprar um terreno e construir sua casa com o lucro obtido da atividade de marreteiro e criar os três filhos. Outro caso, o de Igor Augusto, 20 anos, largou o emprego na gráfica onde recebia R$ 800,00 por mês para se aventurar nas vendas no Metrô e receber cerca de R$ 2.000,00, com vendas nas linhas 1-Azul e 3-Vermelha. Em todos os casos citados pela reportagem, os marreteiros recebem mais do que o antigo emprego ou tiveram que "inventar" o emprego e seu mercado nas linhas de trem. Na reportagem da Folha de São Paulo, a matéria destaca que: "Abordagem mais que conhecida pelos usuários da CPTM, esse tipo de ação começou, recentemente, a ganhar evidência no Metrô", o que mostra que o problema só ganhou visibilidade porque agora atinge a classe média que utiliza o Metrô, mas enquanto estava só nos trens, não era problema a ser matéria de um jornal com tanta visibilidade como a Folha de São Paulo.

Em 2017 o Jornal Nacional da Rede Globo transmitiu em cadeia nacional a matéria "Trabalhadores informais transformam trem de São Paulo em 'shopping'", ao mostrar aspectos da atividade dos marreteiros, mas com destaque para "queixas" que cresceram 28% desde 2016, "comércio ilegal" e "por causa do desemprego"[200].

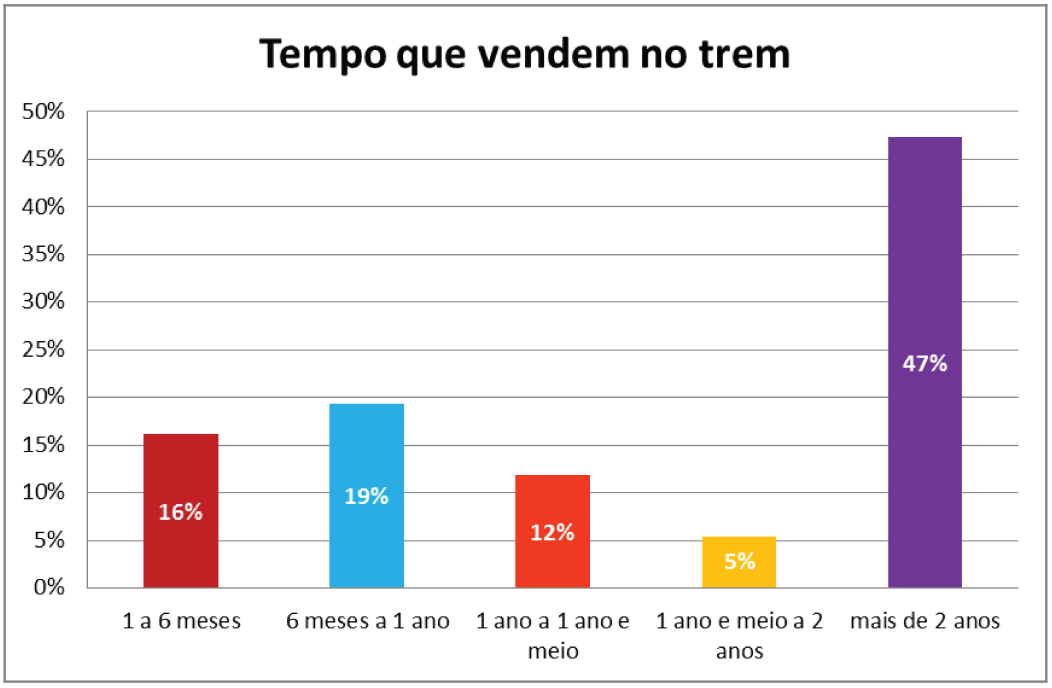
No sentido de aprofundar e ampliar a análise sobre a dinâmica de trabalho, a partir da condição dos marreteiros, com os questionários levantamos aspectos dessa realidade oculta pela CPTM, GOVESP e matérias da grande imprensa, e apresentamos os resultados da pesquisa para uma análise mais qualificada dessa atividade.

Um primeiro aspecto a se destacar sobre os marreteiros é o tempo que a maioria deles está vendendo no trem. Como os próprios passageiros relatam, havia um "acordo tácito" entre seguranças e marreteiros onde vender e onde não vender, já que ambos os lados estão conscientes da situação atual de crise econômica no Brasil e do alto desemprego. O tempo que esses marreteiros vendem está no gráfico a seguir:

---

[198] Folha de São Paulo, 19/09/2016, em < https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/09/1814554-shopping-trem-de-sp-vende-de-doces-a-caminha-para-cachorro.shtml >. Acesso em 19/10/2018.
[199] UOL, 23/05/2017, em < https://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2017/05/23/ambulantes-tem-regras-encenam-vendas-e-lucram-com-trabalho-irregular-em-trens.htm >. Acesso em 19/10/2018.
[200] Jornal Nacional, 13/10/2017, em < http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2017/10/trabalhadores-informais-transformam-trem-de-sao-paulo-em-shopping.html>. Acesso em 11/03/2020.

Figura 105: Tempo de Atividade de Venda no Trem – 2018

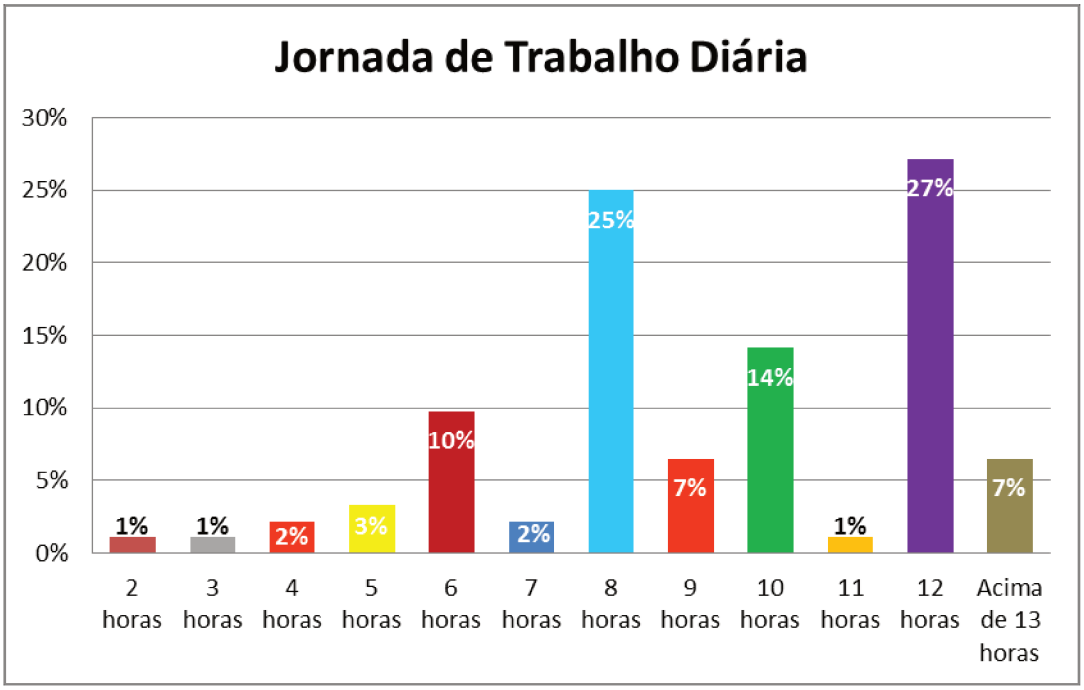


Fonte: Elaboração própria, 2018.

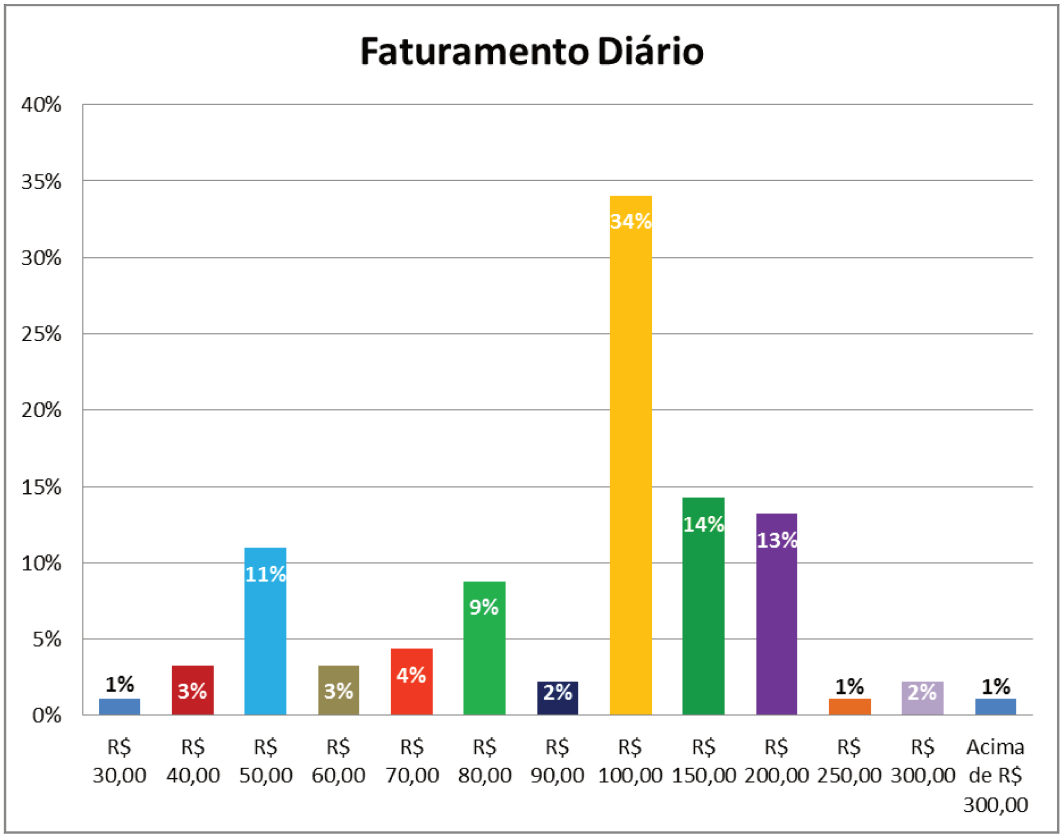
A Figura 105 mostra que 47% dos marreteiros estavam há mais de dois anos vendendo nos trens. Há uma parcela significativa deles que vendem há mais de quatro ou cinco anos, alguns há mais de dez e outros vinte anos. Cerca de 12% estavam há um ano e meio vendendo, enquanto que 16% em até seis meses e 19% entre seis meses e um ano, o que mostra o crescimento atrelado ao alto índice de desemprego decorrente da crise econômica e política que o país atravessa desde 2015, o que fez parte deles migrar para o Metrô, haja vista a multidão e concorrência entre eles nos trens da CPTM. O tempo superior a dois anos na atividade de vendedor ambulante mostra como o desemprego tem afligido a essa parcela de trabalhadores precários.

De acordo com os marreteiros, tudo depende do investimento que fazem, em outras palavras, do dinheiro que dispõem para comprar mercadoria e se arriscarem a vender no trem para depois refazerem o ciclo. Isso faz com que a jornada de trabalho realizada seja variável e relacionada ao quanto e como conseguem ganhar por dia. Por mais que havia adolescentes e jovens estudando e que faziam jornadas menores, entre eles há uma média comum: uma parte faturava por dia, em 2018, cerca de R$ 100,00 em jornadas de oito a doze horas diárias para reproduzir o ciclo da atividade e de sua força de trabalho. Essa atividade que realizam é dinâmica e exige relação frequente com fornecedores em determinadas estações da linha em que estão vendendo. As figuras a seguir mostram a diferença de jornada e o faturamento diário entre eles:

Figuras 106 e 107: Jornada de Trabalho e Faturamento Diário – 2018



Fonte: Elaboração própria, 2018.



Fonte: Elaboração própria, 2018.

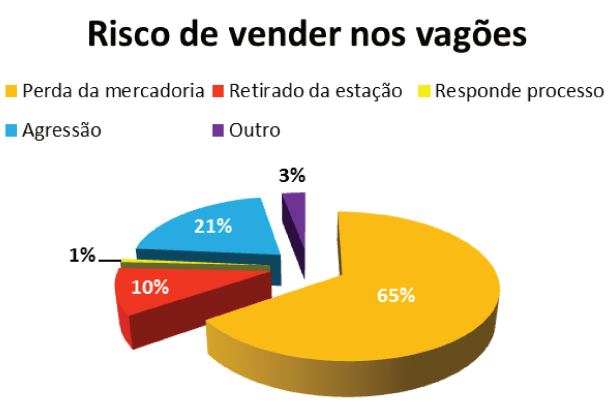
Entre os marreteiros, 25% realizavam jornada de trabalho de oito horas diárias, enquanto outros 27% trabalhavam até doze horas. Os que trabalhavam dez horas representavam 14%; os que faziam nove horas, 7%; e seis horas, 10%. Essa variação ocorre

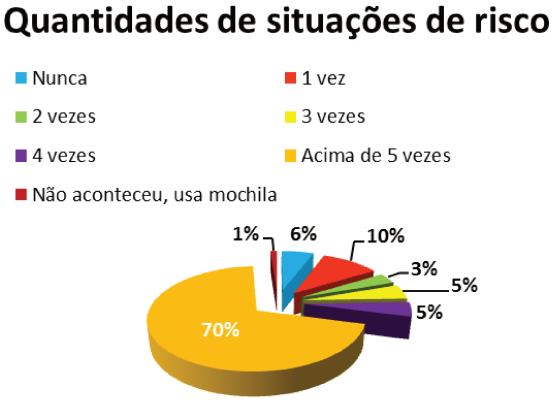
de acordo com o que eles têm à disposição para vender, mas também por não terem as mercadorias apreendidas pela Polícia Ferroviária, Seguranças ou Polícia Militar, fato que acabava interrompendo o trabalho deles nesse dia.

Por sua vez, a renda obtida por eles varia de outra maneira: 34% faturavam cerca de R$ 100,00 por dia, enquanto 13% cerca de R$ 200,00, o que mostra que alguns vendedores, como no caso de José Leandro de 35 anos, conseguiam vender entre R$ 200,00 e R$ 300,00 por dia trabalhando cerca de cinco horas. Ele está há mais de vinte anos trabalhando como marreteiro. O caso dele, como de outros marreteiros, evidencia que a condição provisória de trabalho tornou-se permanente. Ele argumentou, em conversa, que prefere trabalhar assim para ter autonomia e não ter patrão, disse que aprendeu com o pai que "é trabalhador que ajuda trabalhador", por isso está nos trens. Ele relatou ainda que tem percebido as pessoas muito tensas em decorrência da conjuntura política e crise econômica, o que lhe faz ser mais criativo nas vendas para descontrair as pessoas e "quebrar o gelo". Outro marreteiro disse que consegue arrecadar por dia R$ 300,00 vendendo trufa na Linha 10-Turquesa. Nesses dois casos, eles indicaram que conseguem atingir essa meta diária de venda porque trabalham com produtos de qualidade e específicos em relação aos demais.

Os riscos de vender no trem e as situações de riscos são avaliados com plena consciência pelos marreteiros da atividade que eles exercem no transporte.

Figuras 108 e 109: Risco de Vender nos Vagões e Vezes que Ocorreram – 2018





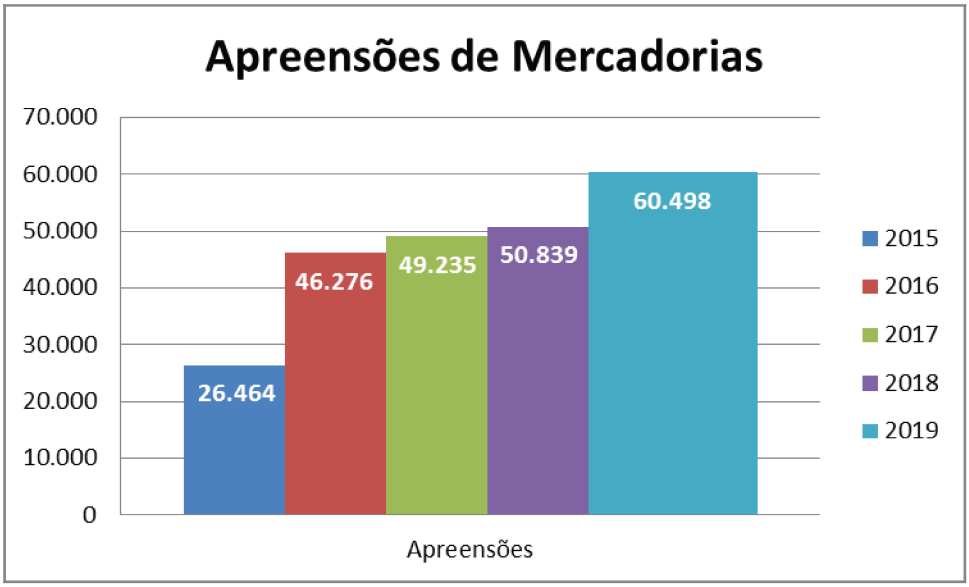
Fonte: Elaboração própria, 2018.

Na Figura 108, cerca de 65% dos marreteiros apontam que o maior risco é a "perda da mercadoria" e 70% disseram que isso já ocorreu "acima de 5 vezes" na Figura 109, percentual que inclui os 21% de "agressão" e os 10% de "retirada da estação". Apenas 1% disse que há o risco de "responder a processo". Essa "guerra urbana" entre Estado e marreteiros, nos vagões de trens e na circulação de trabalhadores, tem mostrado que a

repressão tem sido eficaz na "tomada de mercadoria" dos marreteiros, contudo, ineficaz como política de segurança que somente reprime, não educa e não trata como problema social na tentativa de diminuir o tsunami de desempregados que atua na condição de marreteiro no trem. Essa declaração de guerra, como discutem Guerreiro e Marino, "vem de cima, de maneira irresponsável e inócua", e se intensificou na gestão João Dória. Eram muitos marreteiros para poucos seguranças, o que tornava inoperante a repressão da CPTM no sentido de "acabar com os ambulantes", até porque não se acaba com um fenômeno social com repressão, mas com políticas sociais e emprego para a população desempregada. Já houve marreteiro que perdeu mais de vinte ou cinquenta vezes suas mercadorias, e ainda assim continua lá, porque a questão não é a perda, mas a condição de sobrevivência e o alto risco não é o que vai inibi-los, pois desafiar a "ordem" e as regras de circulação da CPTM para garantir sua reprodução parece ser consciência comum entre os marreteiros para garantir sua reprodução social.

Essa "guerra urbana" que "vem de cima" avessa ao diálogo se explicita no aumento do conflito, gerando até morte, por meio do combate aos marreteiros e apreensão de suas mercadorias, aumento que pode ser observado:

Figura 110: Apreensões de Mercadorias – 2015 a 2019

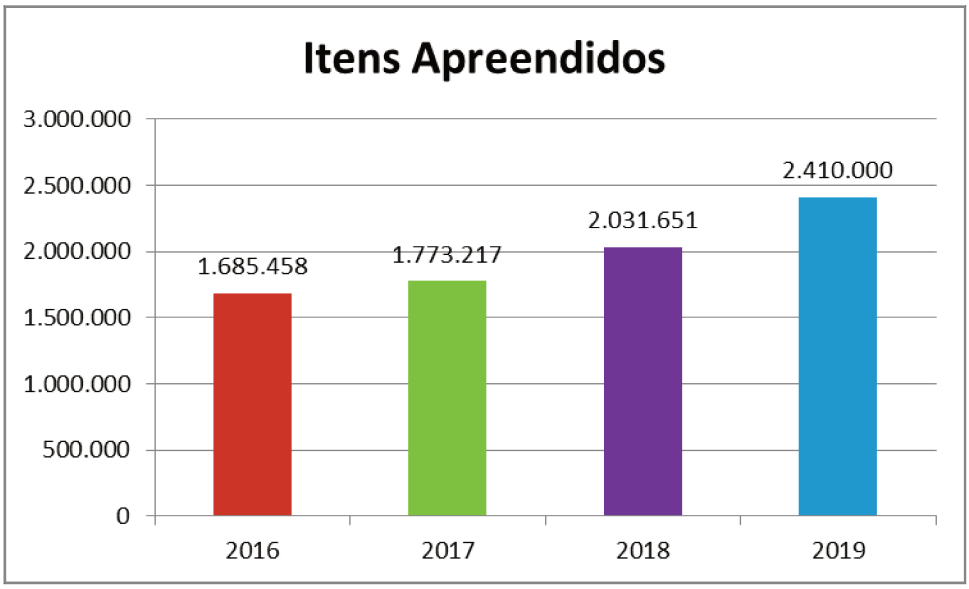


Fonte: Metrô e CPTM, Folha, 2018, e G1 Globo, 2019. Elaboração própria.

O número de ações de apreensões de mercadorias, em 2018, chegou a 50.839, quase o dobro do ano de 2015 que foi de 26.464 antes da guerra declarada pelo GOVESP e quando havia um "acordo tácito" entre seguranças e marreteiros. A matéria do G1 da

Globo[201], que atualiza os dados é de julho de 2019 e, até dezembro do mesmo ano, realizamos uma estimativa com base nos dados de itens aprendidos que cresceu 19%. No Metrô, de 2015 para 2016 aumentaram 69% as apreensões de mercadorias e, de 2016 para 2017, aumento de 88%. Segundo a reportagem da Folha de São Paulo[202], a justificativa da direção da CPTM é que a prática é combatida, principalmente por considerarem que os produtos comercializados têm procedência duvidosa. Eles caracterizam esse tipo de comércio como infração administrativa que resultaria na retirada do ambulante do sistema e na apreensão de mercadorias, mas sem outras consequências. Em nota, a CPTM afirmou que "a solução para a questão também passa pela conscientização dos usuários no sentido de que não comprem produtos no interior dos trens", o que é hilário. A quantidade de produtos apreendidos impressiona havendo um aumento de 19% em 2019 em relação ao anos de 2018:

Figura 111: Quantidade de Mercadorias Apreendidas – 2016 a 2019



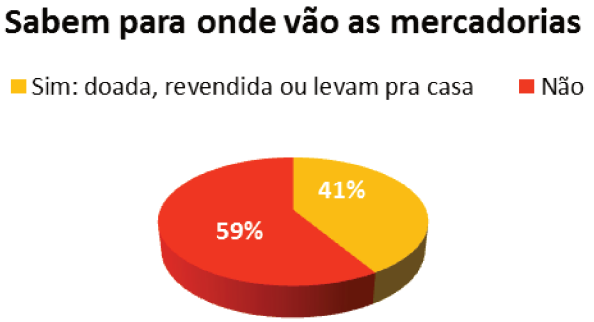
Fonte: Metrô e CPTM, G1 Globo, 2019. Elaboração própria.

Dos mais de 1,68 milhões de itens apreendidos em 2016 chegou-se a 2,41 milhões em 2019, o que mostra um crescimento não apenas das atividades e da quantidade de marreteiros, mas também do volume de mercadorias que são vendidas nos vagões e composições de trem, e que não são apreendidas. Isso mostra a dimensão de mais uma camada do trabalho precário na atividade dos marreteiros, que estão numa "guerra urbana" e lutam pela sobrevivência num conflito em que, segundo dados da CPTM, houve aumento de

[201] G1, Globo, 22/07/2019. Ver: <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/07/22/cptm-apreende-mais-de-1-milhao-de-produtos-nas-7-linhas-de-sp-ate-junho-deste-ano.ghtml>. Acesso em 11/03/2020.
[202] Folha de São Paulo, 03/10/2018. Ver: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2018/10/contra-ambulante-cptm-trata-passageiro-como-corresponsavel-por-comercio-ilegal.shtml>. Acesso 05/10/2019.

57% da fiscalização só em 2018, intensificada em 2019. O ponto de vista dos marreteiros mostra outros aspectos dessa realidade que as reportagens e as notas oficiais da CPTM não mostram:

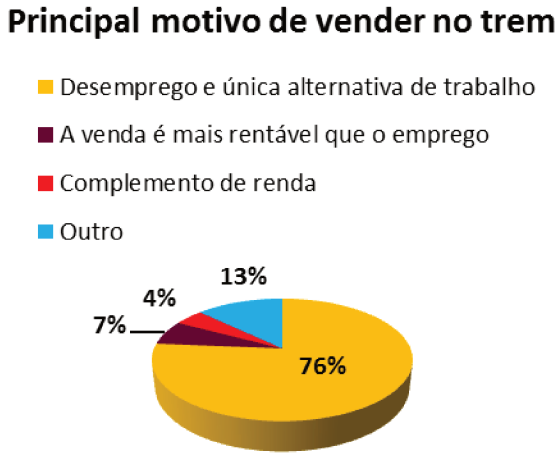
Figuras 112 e 113: Sabem o Destino das Mercadorias e Conseguem se Organizar – 2018

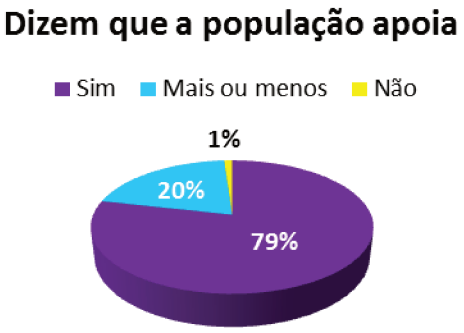




Fonte: Elaboração própria, 2018.

Figuras 114 e 115: Motivo de Venda no Trem e Apoio da População:





Fonte: Elaboração própria, 2018.

Entre os marreteiros, 59% dizem "não saber" para onde vão as mercadorias enquanto 41% dizem que elas "são doadas ou revendidas", mas com uma desconfiança de que os seguranças levam para casa. A pergunta sim/não foi objetiva, mas a justificativa aberta e agrupada nessas respostas. Destaque aos 65% que disseram conseguir se "organizar coletivamente" pelo principal meio de comunicação que foi via WhatsApp, e isso permitiu aos marreteiros anteciparem-se às operações realizadas por Seguranças e PF's da CPTM nas estações e vagões de trens. Durante a pesquisa de campo, presenciamos um dia de operações na Linha 8 Diamante, entre o trecho da estação Júlio Prestes e Itapevi. Essa operação prejudicou a aplicação dos questionários diários por linha que vínhamos realizando, devido à instabilidade decorrente do conflito e desconfiança dos marreteiros. Mas este acontecimento foi importante para observar como funciona uma operação e o conflito decorrente dela.

Muitos seguranças espalhados por diversas estações, enquanto o foco inicial foi na Estação Júlio Prestes. Quando chegamos numa composição na parada final, ao abrir a porta muitos marreteiros correram de lá para cá, enquanto os seguranças entraram como predadores à "caça de suas presas". O resultado disso foi que muitos marreteiros no trem tiveram suas mercadorias apreendidas, enquanto outros conseguiram esconder com passageiros ou pular na linha para a fuga mais imediata. Nessa caçada de "cão" e "gato", os operadores da ordem cumprem seu dever para com as regras estatais da CPTM, enquanto os marreteiros desaparecem por alguns instantes, para retornar novamente em outros momentos.

O quê esse conflito demonstra é que, para além da proibição de vendas nas composições de trens, o trabalho precário nos trens está em conflito com a valorização imobiliária. A Linha 8-Diamante da CPTM atravessa um território que se tornou vetor de valorização imobiliária entre as estações Júlio Prestes e Imperatriz Leopoldina, com a presença de uma classe média ascendente que passou a habitar as imensas torres que se erguem a cada dia e que utiliza esse modal de transporte para ir ao trabalho. Nos distritos de passagem da linha houve aumento significativo de lançamentos imobiliários. No distrito de Perdizes o lançamento foi de 1.637 unidades em 2019, enquanto na Lapa foi acima de 800 unidades, o que mostra também uma preocupação do GOVESP em atender essa parcela da classe média. Além da "incômoda" presença das favelas do Moinho e do Areião[203], prováveis locais de residências de alguns marreteiros.

A Figura 115 mostra que 79% dos marreteiros disseram que a "população apoia" sua prática no trem, por meio da compra de mercadorias, de ocultamento delas nas operações e até nas tentativas de impedir que os seguranças façam apreensões, o que contraria, em parte, o discurso e a campanha da CPTM. Entre os marreteiros 76% disseram que estão nessa atividade pela questão do "desemprego e única alternativa de trabalho", ao confirmar o que as matérias da imprensa já haviam sinalizado, porém, sem a riqueza de detalhes do espaço percebido por esses trabalhadores precarizados.

Nas entrevistas de grupos focais que realizamos com trabalhadores que utilizam esse transporte, as visões são distintas e há quem apoia e quem é crítico aos marreteiros, mas todos apoiam pela situação de desemprego que os trabalhadores vivem no país. A seguir relatos desses (as) trabalhadores (as) que utilizam trem e mostram sua percepção:

[203] Guerreiro e Marino (2019) destacam que a Linha 8 Diamante é uma das linhas com maior número de marreteiros e a que atravessa três regiões de conflito urbano relacionado à ocupação das áreas lindeiras aos trilhos: a Favela do Moinho, entre a Estação Júlio Prestes e Palmeiras-Barra Funda; a Favela do Areião, no Jardim Humaitá; e toda extensão entre as Estações General Miguel Costa e Santa Terezinha.

> Tem muito! Um vai pra lá, outro vai pra cá, gritando e vendendo, mas é um meio para eles ganharem um dinheiro. O desemprego está muito grande. É uma dó quando eles estão lá e pegam tudo deles. Eu já vi pessoas chorando (Natalina da Silva, 2018).
>
> E nós moramos na megametrópole que é um caos. São Paulo é um caos né! É buzina, é ambulância, é o camelô gritando. Outro ponto: a Zona Leste de São Paulo é diferente de todos os outros trens da capital. O que é de vendedor ali vendendo e o povo sentado no chão. Eu quando comecei a falar eu olhava aquilo ali e falei "gente, isso não existe mano!". Não existe! Dez, oito cara ao mesmo tempo é "salgado, água, água", até "cerveja, cerveja". Passando por cima das pessoas sentadas no chão. Esse trem Guaianases, Estudantes, Luz, senta no chão. [...] Eu acho importante, porque indiretamente você gera a moeda capital rodando. Porque gera emprego. Porque mesmo que eles estão em uma situação informal, ele compra o salgado que a empresa que está com o trabalhador formal produz X de produção (José Roberto Pires, 2018).
>
> Minha opinião é que eles estão procurando uma fonte de renda, assim como qualquer outro trabalhador. Não me importa de onde vem a mercadoria, apenas de ver o esforço deles ali vendendo e não roubando já está muito bom. O problema é quando eles decidem andar dentro do trem lotado, aí fica difícil (Jéssica Sousa, 2019).
>
> E depois a gente fica decepcionado. Porque às vezes você quer ajudar. Aí está tendo até os caras que fazem poesia, e vem com a sacolinha. Aí até tudo bem, eu até apoio. Mas a questão do comércio dentro do trem, poxa vida, eu fico preocupado com as pessoas que compram aquele chocolate de estar vencido. Até criança, a mãe pega e abre pra criança comer. Você não sabe a procedência, a origem daquilo ali. Eles falam "lá dentro do shopping é tanto, lá não sei onde é tanto, aqui comigo é um real". Então, quer dizer, têm muita, eles não pediam muito, eles são bons na lábia pra conversar, pra convencer (Bene Tavares, 2018).
>
> Se eu disser que não atrapalha o dia a dia, estarei mentindo, principalmente quando o transporte está cheio. Entendo a necessidade das pessoas e sou solidária, mas gostaria de uma viagem sem gritaria sim. Penso que é preciso melhorar as alternativas de emprego e renda (Janaína Monteiro, 2019).
>
> Eu sou a favor. Mas desde que assim eles trabalhem de uma forma honesta. Por quê? Eu tenho acompanhado por diversas vezes eles correndo da polícia, né? A polícia está fazendo o papel dela porque é mandada, a gente sabe disso. Só que tem pessoas que usa de má fé. Os próprios camelôs usam de má fé. Que é a questão de vender produtos que ficam no saquinho e você não sabe se está bom ou não, e você acaba comprando. Você não tem como experimentar ali na hora, chega na sua casa tá quebrado e você não tem mais o cara (Paulo Martins, 2018).
>
> Acho importante contribuir com eles, são pessoas em busca da sobrevivência em meio a esse país com poucas oportunidades. Não imagino como poderia ser feita uma regularização, porém são necessários ali, para eles e para os que usam o transporte e se beneficiam com os serviços (Allan Cunha, 2019).
>
> Entendo que a situação deles é uma condição estritamente ligada ao trabalho e as formas de subsistência. É a garantia da sobrevida o que faz os trabalhadores estarem ali. Na condição atual em que não há politicas para a geração de emprego e renda e que o desemprego está em alta, não vejo um problema os marreteiros venderem no trem. Por outro lado, é como concordar com essa forma de trabalho intermitente e onde os trabalhadores sofrem riscos de violência tanto do Estado, por intermédio da policia, quanto dos usuários com os quais muitos agem de maneira preconceituosa. Apesar de que uma parcela compreende a necessidade e ainda ajuda comprando dos marreteiros (Renata Sousa, 2020).

O apoio de entrevistados (as) nos cinco grupos focais e nove questionários foi incondicional aos marreteiros, mas a problematização esteve presente. Avaliações do tipo:

“eles estão procurando uma fonte de renda, assim como qualquer outro trabalhador”. “Mas a questão do comércio dentro do trem, poxa vida, eu fico preocupado com as pessoas que compram aquele chocolate de estar vencido”. “Entendo a necessidade das pessoas e sou solidária, mas gostaria de uma viagem sem gritaria sim. Penso que é preciso melhorar as alternativas de emprego e renda”. “Eu sou a favor. Mas desde que assim eles trabalhem de uma forma honesta. Que é a questão de vender produtos que ficam no saquinho e você não sabe se está bom ou não, e você acaba comprando, chega à sua casa tá quebrado”. “Acho importante contribuir com eles, são pessoas em busca da sobrevivência em meio a esse país com poucas oportunidades”. “Por outro lado, é como concordar com essa forma de trabalho intermitente e onde os trabalhadores sofrem riscos de violência tanto do Estado, por intermédio da polícia, quanto dos usuários com os quais muitos agem de maneira preconceituosa”.

O relato de José Roberto Pires destacou um importante aspecto para a nossa análise: “Porque mesmo que eles estão em uma situação informal, ele compra o salgado que a empresa que está com o trabalhador formal produz”. A precariedade do trabalho e a informalidade parecem que se tornaram regra, e tal condição já foi analisada a fundo por diversos cientistas sociais. Francisco de Oliveira (2013) já havia enfatizado que:

> [...] Ora, a tendência moderna do capital é a de suprimir o adiantamento do capital: o pagamento dos trabalhadores não será um adiantamento do capital, mas dependerá dos resultados das vendas dos produtos-mercadorias. Nas formas da terceirização, do trabalho precário, e, entre nós, do que continua a se chamar “trabalho informal”, está uma mudança radical na determinação do capital variável. Assim, por estranho que pareça, os rendimentos dos trabalhadores agora dependem da realização do valor das mercadorias, o que não ocorria antes; nos setores ainda dominado pela forma-salário, isso continua a valer, tanto assim que a reação dos capitalistas é desempregar força de trabalho. Mas o setor informal apenas anuncia o futuro do setor formal. O conjunto de trabalhadores é transformado em uma soma indeterminada de exército da ativa e da reserva, que se intercambiam não nos ciclos de negócios, mas diariamente. Daí, termina a variabilidade do capital antes na forma de adiantamento capitalista. É quase como se os rendimentos do trabalhador agora dependessem do lucro dos capitalistas. (Francisco de Oliveira, 2013: p. 136).

O que Francisco de Oliveira destacou foi a condição do desemprego estrutural e da informalidade do trabalho, além de adiantar as diversas tendências às quais o trabalho estaria sujeito a partir de mudanças profundas no processo de acumulação. Ele nos deu a chave para interpretar que os serviços davam o lugar da divisão social do trabalho onde essa ruptura já aparecia com evidência. Disso, propôs que se havia criado uma espécie de “trabalho abstrato virtual”, ao localizá-lo inicialmente onde o trabalho aparece como diversão, entretenimento, comunidade entre trabalhadores e consumidores: nos shopping centers,

porém, ele enfatizou que é no setor de informação que reside o *trabalho abstrato virtual*, mas também em forma das quais ele chamou de "primitivas", ao analisar como a contradição se agudiza em decorrência da mundialização do capital que introduziu aumento da produtividade do trabalho sem acumulação de capital, justamente pelo caráter divisível da forma técnica molecular-digital, que resultou na permanência da má distribuição da renda. Para demonstrar de maneira mais evidente esse processo, Francisco de Oliveira exemplificou ao dizer que os vendedores de refrigerante às portas dos estádios viram sua produtividade aumentada graças ao *just in time* de fabricantes e distribuidores de bebidas, mas, para realizar o valor de tais mercadorias, a forma do trabalho de vendedores é a mais "primitiva". Em síntese, combina-se a acumulação molecular-digital e o puro uso da força de trabalho. (Francisco de Oliveira, 2013: p. 140).

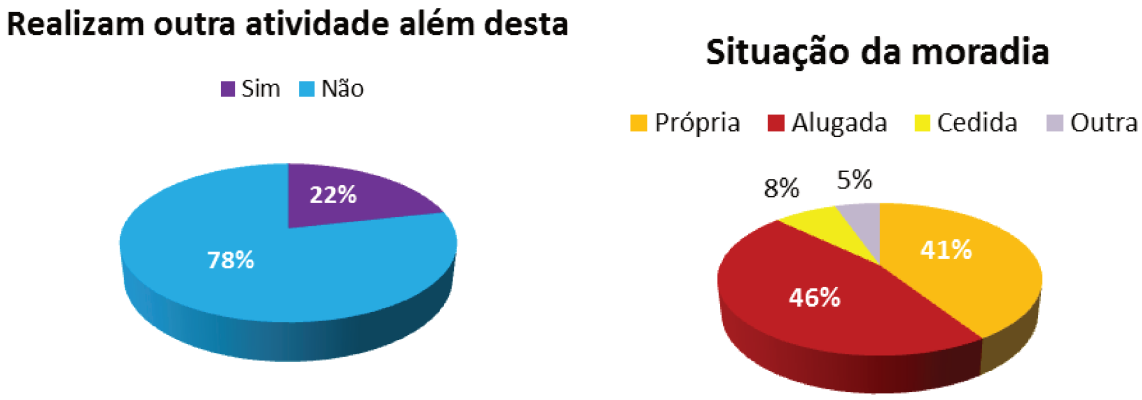
Com efeito, o trabalho precário de marreteiros em trens e estações se manifesta como uma forma de *trabalho abstrato virtual*, já que a produtividade do capital aumentou conjuntamente com o aumento da produção de valor que dá vazão para esse tipo de atividade informal, e as mercadorias precisam ser realizadas e, nesse contexto, é indiferente se em uma loja comercial que paga impostos ou nas mãos dos marreteiros, ainda que em ambas atividades isso possa ocorrer para tal circulação e realização. O problema que se coloca refere-se às formas de distribuição dos rendimentos. Dessa maneira, a partir dessa distribuição nas cadeias de realização do valor, podemos entender melhor a dinâmica das classes sociais no contexto de desemprego estrutural que avança e se consolida no atual período histórico.

Isso evidencia um problema mais profundo que a CPTM, isoladamente, não tem condições e nem competência para resolver: a transitoriedade dos trabalhadores precários e desempregados que se tornou permanente e precisam se virar para "inventar" ou "criar" o seu próprio trabalho, que crescem em milhares e tomam como "tsunami" linhas e estações da companhia. A atividade dos marreteiros se manifesta como uma forma de *trabalho abstrato virtual* nas vendas de mercadorias na própria circulação dos trabalhadores.

O transporte metroferroviário, na condição de espaço de circulação urbana, evidencia as dificuldades de controle deste espaço do transporte por parte do Estado. Contudo, a contradição social entre capital, trabalho e terra diferencia a transitoriedade de múltiplas categorias de trabalhadores por meio da segregação entre local moradia e local trabalho, inclusive a categoria de marreteiros que cresceu a partir do desemprego, da informalidade e baixos salários nas contratações empresariais. Essa condição transitória de trabalho é base da fantástica fábrica de marreteiros, porque determinados empregos se tornaram intermitentes e de temporários tornam-se permanentes, e se multiplicam em decorrência do desemprego

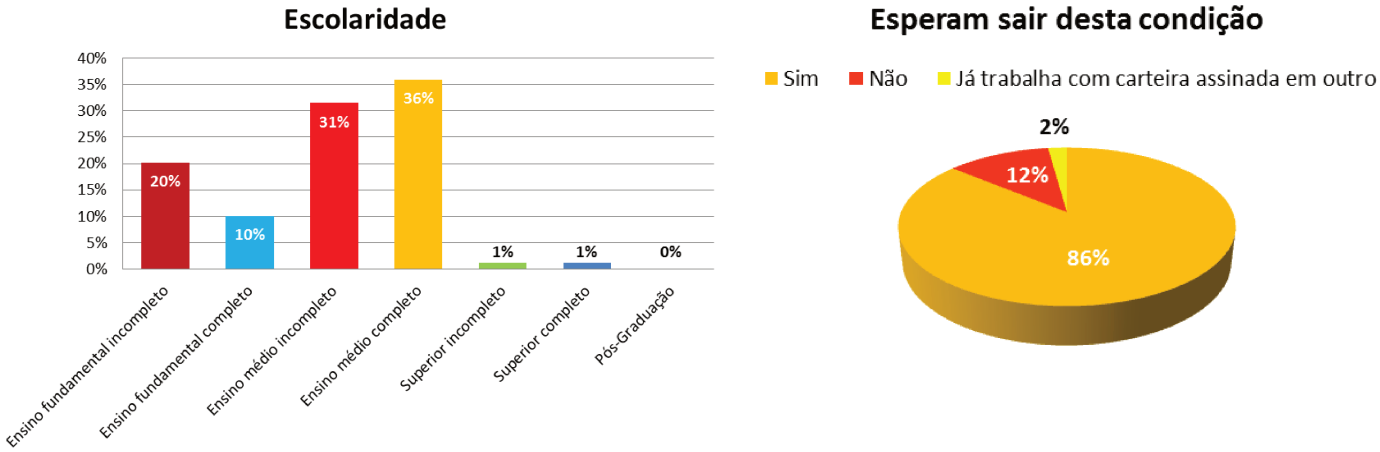
estrutural e da tendência de não adiantamento dos salários pelo capital. Nos trens o controle de marreteiros pela CPTM era ineficaz por condição de transitoriedade na circulação e realização do valor na sociedade, e a companhia lidava com uma contradição de que o passageiro que paga a passagem é livre para circular, até por um direito constitucional. Os marreteiros pagam passagem para trabalhar, o que tornava difícil fiscalizar e combater tal prática pelo direito de circular. Na pesquisa apareceram quatro elementos importantes para entender essa transitoriedade entre os marreteiros:

Figuras 116 e 117: Realizam Outras Atividades e Situação de Moradia – 2018



Fonte: Elaboração própria, 2018.

Figuras 118 e 119: Escolaridade e Esperam Sair da Condição – 2018



Fonte: Elaboração própria, 2018.

Entre os marreteiros, 78% disseram "não realizar outra atividade" além desta, o que mostra o imenso contingente de desempregados que resolveram "criar o próprio trabalho" como meio de sustento de vida, por estarem despossuídos dos meios de produção e reprodução. Importante destacar que quase ¼ dos marreteiros indicou realizar outras atividades além de vender nos trens. Entre os marreteiros há tatuadora, encanador, barbeiro, cabelereiro, vendedor, feirante, garçom, entre outras ocupações que realizam fora das

composições de trens, o que mostra a transitoriedade no trabalho e as múltiplas habilidades desses trabalhadores. Entre os que perderam o emprego, há copeiro de padaria, vendedor e puxador, metalúrgico, segurança, pacoteiro de supermercado, auxiliar de produção, lavador de carro, pintor de empilhadeira, ajudante de pedreiro, entre outros, o que mostra um leque variável de categoria de trabalhos precários e até pauperizados como é o caso do ajudante de pedreiro.

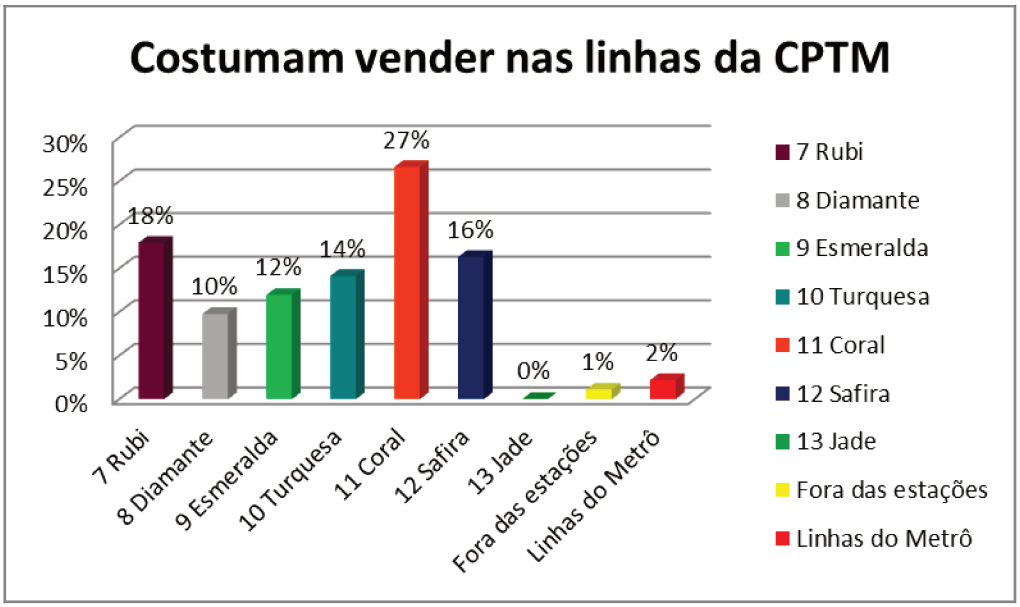
Eles e elas indicaram que 46% vivem em residências alugadas e, provavelmente, muitos alugam casas de "puxadinho" de outros trabalhadores, enquanto 41% vivem em residência própria e 8% em moradias cedidas. Eles vivem em residências com 2 pessoas (13%), 3 pessoas (27%), 4 pessoas (22%) e 5 pessoas (22%); e 89% vivem em casa, 5% em apartamento, 3% em ocupação e 1% em cortiço. Aproximadamente 41% estão casados, enquanto 56%, solteiros. Cerca de 29% deles(as) têm 1 filho, 14% têm 2 filhos e 12% têm 3 filhos, enquanto 44% não têm filhos, o que mostra a urgência de "se virar" para reproduzir a si e sua família.

A escolaridade também mostra aspectos das barreiras laborais que enfrentam os marreteiros para conquistar um emprego formal. Entre eles, 36% têm ensino médio completo e 31% incompleto, mas 20% disseram não ter o ensino fundamental completo enquanto 10% disseram ter completado somente o fundamental. A escolaridade mostra aspectos de barreiras para conquistar um emprego formal, já que 61% tem ensino fundamental e médio incompletos. Tal condição, somada à necessidade de trabalho precoce na adolescência e juventude, contribui para prejudicar ainda mais a continuidade nos estudos, já que muitos interrompem os estudos em decorrência das condições de trabalho. Outro aspecto relevante é que, quanto menor a escolaridade, maior a sujeição a todo e qualquer tipo de trabalho precário e até pauperizado, trabalhos com baixa remuneração e em situações inadequadas.

Por isso, para 86% dos marreteiros há uma intenção de sair dessa condição de trabalho para um emprego adequado, melhor remunerado e com carteira assinada. Mas há exceção, porque 12% disseram que "não espera sair" de tal condição e alguns deles consideram a atividade de marreteiro mais rentável que sua antiga ocupação, ao evidenciar que sua atividade laboral de *trabalho abstrato virtual* seria mais rentável e lhe confere maior autonomia, ao atender diretamente suas condições de vida e materiais de existência do que um emprego explorador. Ainda 2% disseram que "trabalham com carteira assinada" e realizam a atividade de marreteiros para complementar a renda.

A presença dos marreteiros se verifica nas seguintes linhas da CPTM:

Figura 120: Linhas da CPTM que Costumam Vender – 2018



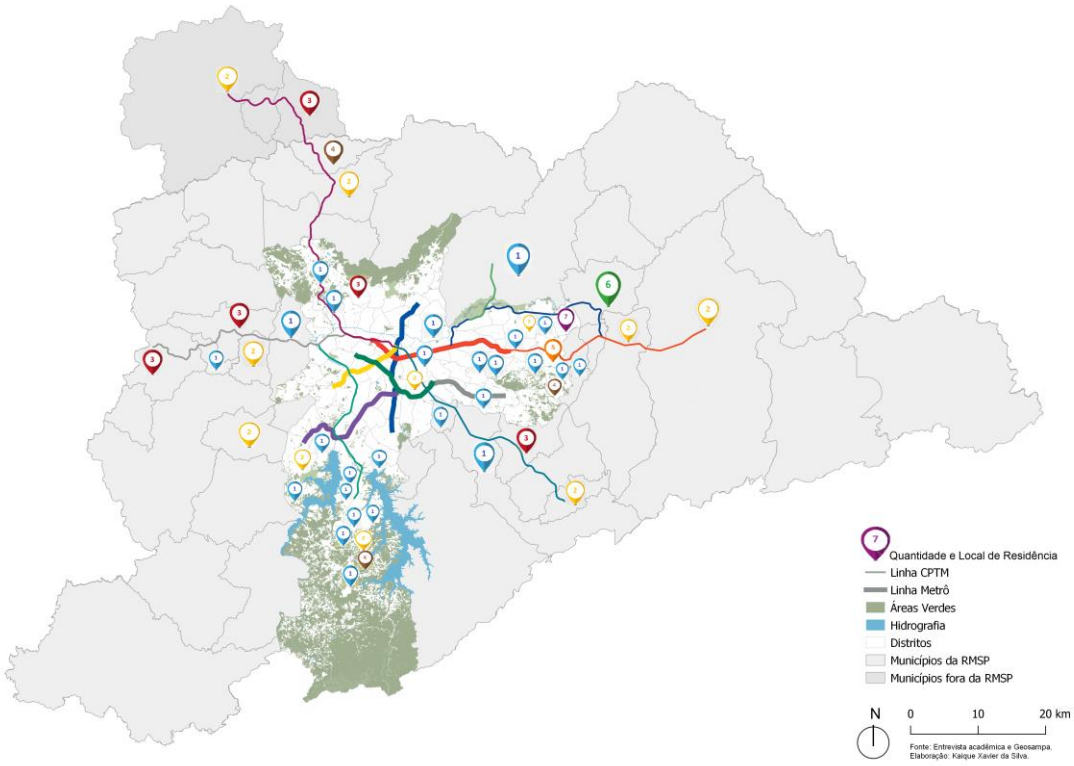
Fonte: Elaboração própria, 2018.

Ao contrário do que indicaram Guerreiro e Marino (2019) em seu artigo de que a Linha 8-Diamante seria "uma das linhas com o maior número de marreteiros", os marreteiros que responderam em todas as linhas o questionário dessa pesquisa, em 2018, indicaram que a Linha 11-Coral registrou 27% da presença em atividades de venda, a Linha 7-Rubi 18%, a Linha 12-Safira 16%, a Linha 10-Turquesa 14%, a Linha 9-Emeralda 12% e a Linha 8-Diamante 10%, sendo esta a última entre todas as linhas, pois na Linha 13-Jade não havia presença, devido ao baixo fluxo de passageiros. Cabe destacar que o alto desemprego impõe dificuldade para esses trabalhadores inserirem-se no mercado de trabalho, condição que leva parcela desses desempregados a realizarem esse tipo de atividade. O desemprego aumenta em determinados contextos históricos de crise econômica e política, tais como os vividos na década neoliberal de 1990 e, mais recentemente, com as políticas de austeridade desde 2016.

No início da década de 1990, era comum ver trabalhadores pendurados nas portas abertas dos trens ou "surfando" neles e presenciar vendedores ambulantes nos vagões tentando sobreviver e "ganhar a vida". Por isso, a história social se desenvolve de modo espiral, mas, esse movimento, que não é linear, remonta a uma condição cíclica que pode se repetir, porém, de maneira distinta do passado. É comum aos trabalhadores (as) lembrar de dificuldades do desemprego e da precariedade que assolaram suas vidas nos anos de 1990.

Por isso, entre os marreteiros atuais que residem em diversos municípios da RMSP e distritos de São Paulo, condição análoga ao desemprego das Sub-Regiões na Figura 103, seu local de residência explicita sua transitoriedade do trabalho precário na metrópole:

Figura 121: Quantidade e Local de Residência dos Marreteiros (Origem) – 2018



Fonte: Pesquisa de campo. Mapa base Kaique Xavier. Elaboração própria, Sandro Oliveira, 2020.

Ao realizar uma manifestação no dia 06 de fevereiros de 2020, após diversos conflitos com seguranças da CPTM que infelizmente resultou em uma morte, ao longo dos últimos anos, numa ação de desespero, em decorrência do atual cerco da Polícia Militar, da PF e Seguranças Privados que os impediam de trabalhar, um grupo de marreteiros ocupou a via férrea na Estação da Luz, parou a circulação da Linha 11 Coral e os manifestantes entoaram a palavra de ordem "Queremos trabalhar!". Em meio à política vertical de tolerância zero do GOVESP e da CPTM, que em nota repudiou esse tipo de manifestação por "ferir o direito de ir e vir dos passageiros", a companhia deixou evidente que não se intimidaria e continuaria a combater o que considera "comércio irregular" em suas dependências[204]. O combate ao comércio ambulante foi considerado um dos desafios de segurança no sistema ferroviário pelo atual governo, o que implica na intensificação do conflito sem diálogo e possibilidades de se pensar alternativas de trabalho para essa categoria de trabalhadores informais, já que falta uma atuação do Estado em políticas que gerem empregos com carteira assinada e adequados para o conjunto da população.

[204] Diário do Transporte. Ver: < https://diariodotransporte.com.br/2020/02/05/manifestacao-de-ambulantes-na-estacao-da-luz-chega-a-interromper-linha-11-coral-da-cptm/>. Acesso em 05/02/2020.

Está difícil de visualizar a superação do problema da condição de precariedade no trabalho dos marreteiros que enfrentam desemprego, riscos de venda e perda de mercadorias, e ainda se defrontam com a repressão do Estado que impossibilita a realização de suas atividades. A fábrica de marreteiros cresceu com a precariedade do trabalho intermitente em decorrência da crise e da reforma trabalhista e expansão das linhas de trem e metrô, e parece que se tornou permanente para muitos deles, pois há marreteiros trabalhando, desde 2015, nos trens da CPTM e Metrô. Essa precariedade dos marreteiros remete à ausência de seguridade social como previdência, férias, licença maternidade ou saúde e outros direitos que estão garantidos ao demais trabalhadores assalariados e formais com registro em carteira.

Como pano de fundo dessa problemática, a dinâmica do chamado "pejotismo", que vem da ideologia do empreendedorismo e tem colonizado o imaginário de parcela da população trabalhadora que não consegue emprego registrado, que precisa se virar e busca formas alternativas de gerar renda e trabalho. A lógica atual induz o trabalhador a abrir uma MEI (Micro Empreendedor Individual) para conseguir trabalhos como prestador de serviço e sem vínculos trabalhistas, com um CNJP facilitado pelo baixo capital necessário para essa atividade, o que implica em contribuir para a previdência pública e abre brechas para que trabalhadores formais recorram à previdência privada.

Muitos marreteiros esperam abrir sua própria loja para alimentar esse mercado que eles criaram nos trens. Mas como eles estão em situação de conflito nas dependências dos trens, é importante acompanhar os desdobramentos desse conflito através de pesquisas periódicas, já que a dinâmica de relações desses trabalhadores precarizados transformou-lhes em uma categoria permanente de trabalho e primeira oportunidade para a juventude pobre e moradora das periferias da metrópole de São Paulo, e sua prática social poderá se metamorfosear para uma condição superior ou sofrer com os golpes da repressão que lhe obrigará a se reinventar e seguir com a transitoriedade em outros lugares com trabalhos de vendedor ambulante para garantir sua reprodução enquanto sujeito social.

Por fim, a vantagem da *condição socioespacial* que tinham os marreteiros em suas vendas no espaço de circulação dos trens, condição que dificultava a fiscalização dos seguranças da CPTM devido ao movimento deles nos trens e via WhatsApp, mostra que a organização de trabalhadores precários, ao contrário daqueles que defendiam a "impossibilidade" de sua organização política, mostra a tendência de um tipo novo de conflito, mas que terá novos capítulos de correlação de forças com a máquina estatal do GOVESP e sua força repressora nas dependências de estações e linhas de trem.

4.3. De Manchester a São Paulo por Engels: as condições de reprodução e vida da classe trabalhadora periférica

Em 2020 completam-se duzentos anos do nascimento de Friedrich Engels. Para homenagear esse importante pensador que, ao lado de Karl Marx, foi responsável pela criação e consolidação do método do materialismo histórico dialético que permitiu apreender as relações sociais, contradições e o movimento real em perspectiva histórica e social, resgatamos um importante estudo realizado por ele intitulado "*A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*", que contribui como referência de método de análise e atualização dessas questões a partir da situação da classe trabalhadora em São Paulo.

O resgate se justifica pela necessidade de apreensão do momento atual do desenvolvimento do capitalismo dependente em sua periferia, para analisar as condições de vida de reprodução dos trabalhadores precarizados, a partir da particularidade brasileira. Como enfatizou Eric Hobsbawm (1961), há três razões para esse resgate:

> [...] três razões principais – a primeira: este livro é um marco na história do capitalismo e da era moderna da sociedade industrial; a segunda: ele constitui uma etapa na elaboração do marxismo, isto é, da nossa compreensão da sociedade; e a terceira diz respeito à sua qualidade literária. Simultaneamente erudito e apaixonado, articulando a denúncia e a análise, ele é, para dizê-lo numa só palavra, uma obra-prima (Hobsbawm, 1961: p. 8).

Além disso, o estudo realizado por Engels (2010) foi responsável por mostrar, pela primeira vez na história, o desenvolvimento desigual do capitalismo num país industrializado a partir de sua origem numa cidade, ao analisar como a industrialização provocou concentração urbana e desigualdades decorrentes desse processo social. Ao caracterizar a situação de vida da classe trabalhadora em suas moradias e bairros operários, Engels descreve com aguçada percepção crítica a desumanidade que sujeitava os trabalhadores às piores condições de reprodução social, ao realizar nesse ensaio uma abordagem de antropologia urbana, sociologia do trabalho e crítica à economia política que mostra os nexos da contradição entre indústria e urbano, além de mostrar as condições em que se operava a produção da vida material dessa sociedade.

Engels analisou com radical originalidade a revolução industrial[205], ao destacar sua centralidade no movimento de como o capital passou a controlar a produção de mercadorias, controle que fez emergir a circulação capitalista que desloca a circulação simples. Analisa também que a solução da "questão social" foi deixada à filantropia e a

[205] Engels foi um dos pioneiros no emprego da expressão *revolução industrial* e há autores que chegam a atribuir-lhe sua paternidade.

moralização da sociedade – "receitas utópicas idealizadas por mentes generosas", como destacou José Paulo Netto (2010) –, ao compreender a questão social a partir do padrão societário com fundamento na desigualdade oriunda da propriedade privada dos meios de produção e, a partir disso, da ênfase de que o proletariado não poderia ser visto como massa indiferenciada, sofredora e passiva (Netto, 2010). Tal como disse Engels:

> O conhecimento das condições de vida do proletariado é, pois, imprescindível para, de um lado, fundamentar com solidez as teorias socialistas e, de outro, embasar os juízos sobre sua legitimidade e, enfim, para liquidar com todos os sonhos e fantasias *pró* e *contra* (Engels, 2010: p.41).

A tendência centralizadora da indústria na pequena cidade de Manchester da primeira metade do século XIX transformou não só essa cidade, mas toda a região, em um polo industrial e urbano de expansão da revolução industrial inglesa. Como os grandes estabelecimentos industriais demandavam muitos operários que trabalhavam em conjunto numa mesma edificação, esses operários deveriam morar o mais próximo possível do local dessa indústria. Com isso, nasceram as primeiras vilas operárias e de trabalhadores dessa grande indústria que transformaram as relações sociais de produção e, consequentemente, de reprodução de quem realiza o trabalho. A partir da vila, nasceu uma pequena cidade, dessa pequena cidade uma grande cidade (Engels, 2010: p. 64).

O desenvolvimento da grande indústria e sistema de transporte/comunicações foi fundamental para o crescimento urbano das cidades. Como descreveu Engels:

> Se caminharmos, ou utilizarmos a ferrovia, e atravessarmos Blackstone Edge, chegaremos à terra clássica onde a indústria inglesa realizou sua obra-prima e da qual partem todos os movimentos operários – o South Lancashire, com seu grande centro, Manchester. [...] Há um século, essa região, em grande parte, não passava de um pântano quase deserto; hoje, está semeada de vilas e cidades e é zona mais densamente habitada da Inglaterra. No Lancashire meridional, em particular em Manchester, a indústria britânica tem seu ponto de partida e seu centro; a Bolsa de Manchester é o termômetro do comércio; a moderna técnica de produção alcançou aí sua perfeição (Engels, 2010: p. 84).

Foi em Manchester e demais cidades inglesas que ele percebeu os efeitos da indústria moderna sobre as condições de vida da classe operária e o que era viver em um centro urbano, ao destacar que nela o proletariado industrial revelou suas mais "clássicas características", e mostra a elevação da degradação a que o emprego da força do vapor, das máquinas e da divisão do trabalho submeteu os operários, mas também as tentativas do proletariado para superar essa situação aviltante a que chegaram e tornaram-se lucidamente conscientes sobre elas tempos depois. Residindo em condições precárias, insalubres e com

elevado grau de pauperismo, muitos trabalhadores, ainda que eles vivessem relativamente próximos às fábricas, habitavam "bairros periféricos"[206], designação de Engels aos bairros menos valorizados, com "má fama" e mais distantes do centro da cidade e das fábricas.

Em São Paulo, no início de seu primeiro ciclo de industrialização no final do século XIX e início do século XX, hiper-tardio se comparado a Manchester, os bairros de moradia dos operários se localizavam nos subúrbios entre e além dos rios Tietê, Pinheiros e Tamanduateí nos atuais bairros de Brás, Pari, Mooca, Belém, Vila Prudente, Tatuapé, Vila Maria Zélia e Penha na Zona Leste; Canindé, Vila Maria e Santana, estes dois últimos na Zona Norte; Bom Retiro, Barra Funda, Água Branca, Pompéia, Vila Leopoldina e Lapa, na Zona Oeste; e Bixiga, Cambuci, Vila Mariana, Vila Carioca e Vila Olímpia, os três últimos na Zona Sul[207]. Em boa parte desses bairros, os industriais construíram vilas operárias, a partir de um parque industrial incipiente decorrente dos recursos gerados pela produção agrícola e do projeto de imigração, cuja estratégia foi atrair imigrantes europeus para a cafeicultura e, consequentemente, para as primeiras indústrias instaladas na cidade. Como mostrou Vanderlice Morangueira (2006):

> Nas primeiras décadas do século XX, a divisão da cidade nesse sentido já era visível. Enquanto os bairros ricos ocupavam a parte alta, como Higienópolis (e, posteriormente, Avenida Paulista e Jardins), os pobres ocupavam as partes baixas próximas às várzeas, constituindo os bairros operários, tais como Brás, Mooca, Belém, Bom Retiro. As zonas populares, que englobavam operários e pessoas apontadas como "marginais", ficavam geralmente às margens das ferrovias. Estas passavam a meia encosta, acima do nível das várzeas, em áreas até então não habitadas e atraíram armazéns, fábricas e moradias populares, já que eram baratas, sujeitas a inundações periódicas. Por volta de 1890 todas as regiões populares, exceto Bexiga e Liberdade, eram várzeas pantanosas (Morangueira, 2006: p.14).

No estudo de Morangueira vemos a origem do termo "marginal" atribuído à população trabalhadora pobre que vivia nos bairros operários nas margens das ferrovias. Mas antes da expansão desses bairros, muitos trabalhadores viviam em cortiços[208], na zona central da cidade, cortiços que representavam habitações coletivas e muitas vezes insalubres em uma área no interior de um quarteirão, quase sempre num quintal de um edifício com diversos quartos enfileirados e um banheiro coletivo externo, além da presença das primeiras favelas, moradias sem condições básicas para higiene e constituindo, para higienistas e sanitaristas da

[206] Engels (2010: p. 88) destacou que Manchester foi construída de um modo tão peculiar que poderia residir nela durantes anos, ou entrar e sair diariamente dela, sem jamais ver um bairro operário ou até mesmo encontrar um operário, isso se os que detêm negócios se limitassem a cuidar deles ou passear.

[207] Além desses, os bairros de Vila Romana, Vila Ipojuca e Vila Anastácio no distrito da Lapa, e Lapa de Baixo, na Zona Oeste; e Luz, no centro.

[208] Aluísio de Azevedo (1997) em *O cortiço* usou a representação desse tipo de habitação coletiva para representar a sociedade do Rio de Janeiro no final do século XIX.

época, que se destacava para eles como foco de disseminação de doenças que colocava em risco as diversas classes sociais. A moradia operária não dispunha da infraestrutura necessária como esgoto canalizado e instalações sanitárias[209], e após algumas epidemias e a pandemia da "gripe espanhola"[210], a proliferação de doenças provocou um movimento "higienista"[211] para controlar as condições de reprodução dos trabalhadores por meio da moradia e expulsão do centro da cidade, controle intensificado com a elaboração do Código Sanitário.

Foi a partir de então que a vila operária passou a ser considerada como ideal necessário de moradia adequada aos pobres, devendo localizar-se para além do centro e das áreas urbanas. Nesse momento iniciou-se a segregação entre localização das moradias das classes dominantes e localização das moradias dos operários, divisão que por meio do Código Sanitário, buscava-se legitimar e foi completada depois pelo plano de avenidas. Eram muitas as divergências sobre quem deveria construir as vilas operárias (poder público ou poder privado), e o governo municipal, por meio de leis municipais, incentivou as condições para a construção dessas vilas ao autorizar concursos tanto em terrenos municipais como em áreas desapropriadas como atestam os Anais da Câmara[212]. De acordo com Morangueira (2006: p. 33-38), desta forma bairros como Higienópolis, Jardim América, Campos Elíseos transformaram-se em redutos das elites, ficando os bairros centrais destinados para os ricos e

[209] Morangueira (2006: p.18-24) destacou que os habitantes dos cortiços, em sua maior parte imigrantes europeus, não tinham o costume da higiene diária do corpo e do espaço, e teriam sido apontados como portadores de um odor repugnante. Eles viviam em cortiços ou casas de cômodo, onde um único banheiro era utilizado por várias famílias e onde a falta de água encanada muitas vezes comprometia a higiene. Para ela, a maior parte das críticas aos cortiços estava relacionada à questão da higiene e às epidemias. Por isso, o poder público da época considerava necessário intervir na habitação operária, já que em todos os discursos da época, sejam nos jornais operários, sejam nos documentos do poder público e imprensa eram de que as habitações coletivas nas quais viviam os trabalhadores eram inadequadas, fétida e deveriam ser eliminadas, fazendo-se necessária a construção de moradias adequadas e higiênicas para a população pobre, ao se criar em São Paulo o Código de Posturas, em 1886, que incluía medidas que definiam como deveriam ser as moradias operárias em decorrência da visão de que os cortiços eram vistos como um problema para o controle social dos pobres e também como ameaça às condições higiênicas.

[210] A "gripe espanhola" nos anos de 1918-20 decorreu do surto da Influenza H1N1 noticiado na Espanha, mas sua origem foi comprovada depois entre os militares do Kansas, EUA. Matou cerca de 50 milhões de pessoas.

[211] Margareth Rago (1985: p. 164) também analisou de perto as condições de moradias de operários (as) e o movimento de médicos higienistas, estes últimos perceberam-se como as autoridades necessárias e competentes para vistoriar a habitação e os bairros populares, incentivando o asseio e impondo autoritariamente a execução de medidas higiênicas. Para ela o controle global da população pobre da cidade, seja nos lugares públicos, seja no espaço doméstico por parte destes especialistas, funda-se na crença generalizada de que a "casa imunda", o cortiço e a favela constituem focos onde se originam os surtos epidêmicos, os vícios e os sentimentos de revolta, então o mal deveria ser extirpado pela raiz.

[212] Em 1918, com surto da gripe espanhola, os Anais da Câmara de 1919 relatou: 1) A concessão durará os anos precisos para a reversão do capital; 2) O poder público garante a renda de 10% sobre a quantidade orçada e efetivamente dispendida com a construção; 3) Isenção de todos os direitos municipais e estaduais sobre prédios; 4) Concessão de privilégios de transporte por ônibus ou diligência se não for possível a concessão da linha de bondes, desde o centro da cidade até a sede da vila operária; 5) Fixação e revisão anual do preço dos alugueis pelo poder municipal. Anais da Câmara, In: LAVIOLA, Marlene Cárdia. *Os primórdios da intervenção governamental no campo da habitação popular até os anos 30*: Um estudo de caso da cidade de São Paulo. São Paulo: Dissertação de Mestrado, PUCSP, 1995.

os mais afastados para os pobres[213]. Ademais, ocorreu uma elevada valorização dos bairros centrais através da lei de zoneamento, em detrimento da desvalorização dos bairros populares. Ela enfatizou que, no século XX, a capital paulista tornou-se o cenário da construção de vilas operárias por parte da iniciativa privada, que acabou por influenciar e modificar os modos de vida de algumas famílias operárias dessa época, pois as vilas emergiram tardiamente na industrialização e tinham o objetivo de controlar as condições de reprodução da classe trabalhadora tais como bebida, festas, higiene e comportamentos "indisciplinares".

Os incentivos governamentais permitiram que industriais e empreendedores imobiliários[214] construíssem vilas operárias[215], algumas próximas às fábricas outras mais distantes. Algumas vilas conhecidas, em São Paulo, foram: Vila Maria Zélia (Cia Nacional de Tecidos de Juta, 1916), no Belenzinho; Vila Cerealina (Indústrias Reunidas Fábricas Matarazzo, 1924); Vila Triângulo (Cia Brasileira de Cimento Portland, 1926); e Vila Economizadora (Moinho Santista, 1935); além da Vila dos Ingleses, na Luz; e Vila Andrea Raucci, na Mooca. Com efeito, os trabalhadores que fossem morar em algumas dessas vilas pagavam um aluguel, mas em preços menores do que em outros locais, e viviam em moradias econômicas de casas pequenas, mas dotadas de instalações sanitárias e de cômodos arejados e ventilados. Algumas dessas casas foram vendidas aos trabalhadores que nelas moravam com o passar do tempo, enquanto outras foram adquiridas em decorrência de acordos trabalhistas. Nas vilas simples e próximas das fábricas o controle do operário era menor, tal como na vila em Vila Prudente; na vila cidadela em Vila Maria Zélia (Belém), e Vila Clark (Mooca); o controle[216] era maior sobre trabalho, lazer e ambiente doméstico de acordo com os interesses da produção.

No caso das vilas operárias instaladas em locais distantes, exigia-se um sistema de transporte que pudesse levar os trabalhadores de suas casas até a fábrica, aspecto que exigiu a criação de bondes elétricos e linhas diversas para atender a crescente demanda de passageiros

---

[213] Cabe destacar a influência do pensamento conservador presente nessa segregação, como analisada por Weber Góes (2018), que evidenciou a ideologia eugenista com roupagem cientifica do médico Renato Kehl e sua visão equivocada da seleção natural transplantada da biologia para a divisão das raças.

[214] De acordo com Eva Blay (1985), as vilas operárias constituíam a solução ideal para que o governo "resolvesse" todos os problemas de uma só vez: saúde (devido à questão sanitária e às epidemias), especulação imobiliária (controle dos aluguéis), e os vazios urbanos (concentração da população trabalhadora nos locais pouco habitados).

[215] Para Morangueira (2006: p. 40) existiam duas modalidades distintas de vilas operárias: a primeira, como assentamento habitacional, patrocinado por empresas e voltada a seus funcionários – a vila operária de empresa – , a segunda era habitação promovida por investidores privados e voltada ao mercado de locação – a vila operária particular.

[216] Para Telma de Barros Correia (2019), a desvantagem para o morador da vila operária era que os donos da fábrica costumavam usar a casa para interferir na sua vida familiar por meio da criação de regulamentos sobre festas, hóspedes e mesmo sujeitar o operário às condições de trabalho e remuneração oferecidas, já que se ele perdesse o emprego, perderia também a moradia.

em seus deslocamentos. Esses locais de moradia estavam de 10 a 15 quilômetros de distância dos locais de trabalho, algo que uma linha de bonde atendia de maneira satisfatória. Nesse sentido, vemos que a reprodução da força de trabalho, nesse primeiro ciclo de industrialização, teve demandas atendidas por industriais (construção de vilas operárias) e preocupação do poder público (criação de linhas de bondes), em decorrência do receio das elites de epidemias e dos preconceitos de classe e racial.

Se, para o operário de origem ou ascendência europeia as condições de vida não estavam fáceis, para a população negra de São Paulo estavam mais degradadas devido às barreiras raciais existentes do pós-abolição.

Jessé Souza (2017) fez importante análise ao localizar que "a escravidão é o nosso berço" e não o patrimonialismo e a corrupção, ao criticar as bases da ação irrefletida de movimentos anticorrupção que sustentaram a Operação Lava Jato e o bolsonarismo[217]. No entanto, ele não cita nenhum autor negro que avançou em estudos sobre as condições de vida e reprodução da população negra durante o período de escravidão nos quilombos e nas senzalas e que problematiza as barreiras raciais existentes essa população até os dias atuais. Florestan Fernandes (2007; 2008), por exemplo, já havia evidenciado os diferentes padrões de integração do negro na sociedade dos brancos e das classes sociais, ao enfatizar o dilema racial brasileiro e expor a situação do negro numa economia competitiva e racista[218]. Ele mostrou como a desigualdade racial estava inalterada e o negro era visto como "marginal" nessa sociedade que passava por mudanças industriais e urbanas. Para Fernandes, os centros urbanos provocam certas necessidades especiais que ampliavam a divisão do trabalho social e alargavam as ocupações e serviços, o que teria permitido para alguns negros libertos "desfrutar" de algumas oportunidades econômicas que lhe permitiam integrar-se na estrutura ocupacional das cidades, com ênfase ao único emprego garantido de longa duração para as mulheres negras em casas de famílias brancas de classe média.

---

[217] A crítica de Jessé Souza ao culturalismo racial de Gilberto Freyre (2003); ao patrimonialismo e modernização de Sérgio Buarque de Holanda (2002) e Raymundo Faoro (1984); e ao jeitinho brasileiro de Roberto DaMatta (1986) mostrou que a crise na conjuntura em que vivemos, a partir de 2015, é também uma crise de ideias, tanto no campo da esquerda como no da direita, ao evidenciar a necessidade de superação dessas teorias no pensamento social que orientam as ações políticas e sociais no país e mostrar que são relações sociais e instituições concretas que produzem a semente social do Brasil que herdamos sob forma modificada até hoje. No entanto, sua interpretação das relações de classes ficou circunscrita à influência cultural no âmbito familiar, "esquecendo-se" e/ou "ocultando" que tais relações estão além desta instituição social.

[218] Florestan Fernandes mostrou como a desagregação do regime escravocrata e senhorial operou no Brasil, ao analisar a destituição dos antigos agentes do trabalho escravo na transição ao sistema de trabalho livre assalariado e as condições de vida do liberto, que foi convertido em senhor de si mesmo e responsável por seus dependentes, embora não dispusesse de meios materiais e morais para realizar essa proeza nos quadros de uma economia competitiva.

Clóvis Moura (1988a; 1988b; 1994), por sua vez, desde *Rebeliões da senzala*, evidenciou o potencial rebelde e revolucionário das lutas da população negra liberta nos quilombos e escravizada nos engenhos, aspecto relegado pela interpretação da historiografia tradicional e mesmo pelo "marxismo" oficial do partido comunista, ao analisar que o negro no Brasil não foi passivo com sua situação de escravidão, pelo contrário, e destacou o potencial político do negro para se pensar a revolução brasileira. Stuart Schwartz (2001) reconheceu a importância desse intelectual radical ao enfatizar que seus trabalhos sociológico-historiográficos representam os "mais interpretativos" das rebeliões negras, ao se concentrar no entendimento das comunidades de negros escravizados fugitivos para os quilombos e nas próprias rebeliões das senzalas. A análise de Moura insere-se no que Lilia Schwarcz (1987) definiu como "proveniente da Escola Paulista", a partir dos trabalhos de Roger Bastide e Florestan Fernandes, mas também das referências de Caio Prado Júnior e de Edward P. Thompson, como mostrou Márcio Farias (2019), que destacou a experiência dos negros pela cultura e religião que permitiu ao seu povo se distanciar da opressão e se organizar nos quilombos e favelas.

Enquanto parcelas significativas de operários migrantes europeus foram morar em vilas e bairros operários nos subúrbios, os trabalhadores negros e pobres ficaram relegados às favelas nesses territórios. De acordo com a Divisão de Estatística e Documentação da Prefeitura de São Paulo, as primeiras favelas paulistanas datam da década de 1940, evidenciando um novo ciclo de construção de moradias após as vilas operárias, mas nesse caso, pelos próprios moradores, oriundas de ocupações espontâneas. Foram enumeradas pela prefeitura as favelas do Oratório (Mooca), Ordem e Progresso (Barra Funda), Ibirapuera e Vila Prudente, esta última existente atualmente. Nas décadas seguintes, com o crescente fluxo de migrantes oriundos de outras regiões do país, a favelização aumentou vertiginosamente num processo que moradores carentes ocuparam terrenos vazios em encostas de morros e áreas protegidas como mananciais.

A favela passou a ser herdeira da senzala, o que corroborou para confirmar o ódio de classe à mera existência da população negra fundamentado por ideologias racistas, eugenistas (de cunho biologista de "seleção natural" via leis genéticas) e pseudocientíficas de branqueamento da população, baseadas no que Weber Góes (2018) chamou de "ferramenta primordial" para superar os problemas relacionados às questões de sanitarismo, educação, pobreza, delinquência, prostituição, raça, imigração e mestiçagem, cujo conteúdo adveio do programa eugênico que mostrou as influências de darwinismo social, malthusianismo e integralismo nacionalista elitista.

Durantes as décadas[219] seguintes, as favelas se proliferaram em meio ao processo da periferização da metrópole decorrente da *urbanização rodoviarista* e da segregação urbana originada nessas "medidas sanitárias" e eugenistas, o que elevou a quantidade de assentamentos precários existentes. Na cidade de São Paulo, que concentra o maior número de favelas no país, em 1957 havia 141 favelas ocupadas por 8.488 barracos onde viviam cerca de 50 mil habitantes, concentração que cresceu exponencialmente para 1.715 favelas ocupadas por 391 mil domicílios com mais de dois milhões de moradores em 2018, representando 11% da população da cidade, enquanto há 1.508 cortiços na zona central cadastrados pela SEHAB[220].

O preconceito social de classe, percebido por Engels na Manchester do século XIX e que o fez afirmar sobre a "disposição urbana hipócrita" que é mais ou menos comum a todas as grandes cidades – por segregar ricos e pobres e ocultar os operários –, no caso da São Paulo dos séculos XX e XXI percebe-se na perversidade da segregação que é ainda maior, porque ela reuniu os preconceitos de classe e racial que segregam os trabalhadores mais precarizados aos bairros mais periféricos e distantes do centro, em decorrência de diversos ciclos e etapas da expansão urbana desigual. Atualmente, as duas maiores favelas da cidade são conhecidas no país: Paraisópolis[221], no distrito de Vila Andrade (Figura 3, Capítulo 1), com cerca de 100 mil[222] moradores; e Heliópolis, no distrito de Sacomã, que ganhou, em 2006, estatuto de bairro, com 110 mil moradores, local de forte presença de ONG's, comércio popular e equipamentos públicos como escolas, posto de saúde, biblioteca, etc. Além delas, há favelas não reconhecidas que são construídas, removidas e renascidas em outros locais, ao mostrar a dinâmica de um processo de transitoriedade urbana e a recente expansão imobiliária no entorno das favelas mais antigas.

---

[219] O Censo de 1940 mostrou que a população negra (pretos e pardos) em São Paulo representava apenas 8,2% da população enquanto a população branca representava 90,7%, até porque a imensa maioria vivia nas cidades do interior do estado como Piracicaba, Guaratinguetá, Cunha, Taubaté, etc., devido às plantações de café. Com o fim do ciclo do café e início da industrialização pesada do final da década de 1940 e ao longo dos anos 1950 e 1960, ocorreu um processo de migração dessas cidades e de outras regiões do país para São Paulo, o que desencadeou os processos de ocupações habitacionais precárias por meio da favelização e autoconstrução. A questão da habitação em São Paulo representa uma instância fundamental de reprodução da força de trabalho, ao mesmo tempo em que seu estudo permitiu associar o processo de expansão da metrópole à dinâmica de reprodução do capital, e na metrópole paulista ela se desenvolveu por meio dos loteamentos de baixa renda sob três agentes principais: loteador, morador e poder público, o que permitiu as altas taxas de acumulação com baixos salários.

[220] Dados da Secretaria Municipal de Habitação (SEHAB) de São Paulo. Ver: <https://www.cartacapital.com.br/blogs/32xsp/mais-de-2-milhoes-de-paulistanos-ainda-moram-em-favelas/>. Acesso 17/03/2020.

[221] Paraisópolis ficou conhecida nacionalmente, em dezembro de 2019, pelo triste acontecimento da morte de nove adolescentes e jovens em decorrência da ação da polícia militar na festa Dz7 do baile funk que ocorre no lugar.

[222] G1, disponível:<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/12/01/paraisopolis-e-a-2a-maior-comunidade-de-sao-paulo-e-moradores-pedem-acoes-sociais-ha-pelos-menos-10-anos.ghtml>. Acesso 01/12/2020.

Figura 122: Favela de Heliópolis e Expansão Imobiliária no Entorno – 2018



Foto: Allan Cunha, 2018.

A Figura 122 mostra a recente expansão imobiliária de habitação da classe média no distrito do subúrbio do Sacomã, com o bairro popular e favela de Heliópolis ao centro, mostrando as consequências da segregação socioespacial no mesmo território, mas como tal segregação se converte em *condição socioespacial* para as diferentes classes a partir das condições de moradia, de sua localização e reprodução da vida.

Entre nossos (as) entrevistados (as) nos grupos focais, algumas pessoas já viveram em favelas que se tornaram bairros urbanizados. O caso de Vera Silva, trabalhadora doméstica e moradora do Jardim Conceição em Osasco[223], é ilustrativo dessa condição de transitoriedade até uma situação permanente de moradia, ao mostrar as dificuldades de reprodução da força de trabalho. Vera Silva conheceu Antônio Batista de Oliveira no início da década de 1980, onde morava de aluguel com sua mãe e irmãos. Ela morava no bairro de Sumaré, próximo à Avenida Heitor Penteado, numa casa-fundo que tinha na frente uma clínica veterinária chamada de "Cães e Gatos" pelos moradores do fundo. Vera nasceu e foi criada lá, e na outra casa de fundo morava muita gente que, segundo ela, vieram da cidade de Uruçuca, estado da Bahia, cidade natal de Antônio.

[223] Osasco era distrito da capital paulista até 1962, quando se tornou município autônomo. Um dos fatores que provocou esse movimento de emancipação foi a forte concentração industrial devido a Estrada de Ferro Sorocabana (atual Linha 8-Diamante da CPTM), o que gradativamente provocou a expansão residencial da classe trabalhadora na região. Lá se destacou a atuação da Oposição Sindical Metalúrgica.

Foram esses amigos migrantes baianos que lhe permitiram conhecer Antônio e suas irmãs e irmãos. Como forma de convivência em terras paulistanas e solidariedade de um povo migrante, eles se reuniam sempre em almoços e festas nessa casa o que, segundo Vera, mostrava como as pessoas eram mais acolhedoras e solidárias entre si, pois ajudavam umas às outras, diferentemente da atualidade. Dessa relação com Antônio, Vera, que tinha somente 17 anos, engravidou e teve sua primeira filha, Vanessa Silva, em 1982, ambas entrevistadas em um dos grupos focais. Ele vivia numa pensão no bairro do Bom Retiro, próximo de onde trabalhava no Bar do Seu Vicente. Diante das dificuldades de pagar o aluguel e de morar junto com Antônio, a mãe de Vera, dona Durvalina, entregou a casa e arriscou uma moradia na favela no bairro do Rio Pequeno. O casal decidiu deixar sua filha morando durante um ano com a irmã dele, Vera Lúcia B. de Oliveira, no bairro do Conjunto José Bonifácio, periferia leste de São Paulo. Ela sempre fez trabalho doméstico e, em uma das casas, tinha que dormir por lá, uma das dificuldades de ficar com sua filha Vanessa. Trabalhou também cinco anos no bairro Alto de Pinheiros.

Após esse momento, ambos conseguiram um terreno para construir um barraco no Jardim de Abril[224], no distrito de Rio Pequeno, em São Paulo. O terreno ficava em área de risco, local onde foram construídas centenas de casas de madeira na criação de mais uma favela, o que explicita a relação direta entre trabalho precário e a moradia precária que crescia junto com a expansão urbana da periferização. Vera Silva relata que nesse bairro tinha de tudo: posto de saúde, escola, ponto de ônibus, farmácia, feira livre, etc., lugar que ela lembra com boas lembranças já que foi uma localização que facilitava a reprodução da vida. Nessa localidade eles viveram durante quatro anos em um barraco pequeno de frente para uma rua asfaltada do bairro e de costas para um vale, onde foram construídos vários escadões para acessar os barracos de lá. Não havia esgoto encanado e acesso à água e energia elétrica deram-se por meio da forma clássica das ocupações – ligações clandestinas – os famosos "gatos". Ao longo desse tempo que viveram no Jardim de Abril, tiveram que abrigar a família de Adilson Batista de Oliveira[225], irmão de Antônio, com esposa e um filho. Para Vera, foram tempos difíceis de muito aperto e precariedade no barraco, mas de solidariedade e vínculos fortes.

[224] Há outro Jardim de Abril homônimo vizinho ao de São Paulo no município de Osasco.

[225] Adilson Batista foi casado com Jaíra Santos e tiveram dois filhos. Eles haviam acabado de chegar de Uruçuca-BA, quando foram morar na casa de Vera Silva. Eles moraram, depois, no Jardim Helena em São Paulo. Depois que separou da esposa, Adilson passou por dificuldades e entregou um dos filhos para que fosse criado por sua irmã Vera Oliveira. Jaíra voltou para Uruçuca com seu outro filho. Infelizmente ele se envolveu em ação de roubo com amigos, foi preso e veio a falecer por doença em 1997, ano de lançamento do álbum "Sobrevivendo no inferno" dos Racionais MC's, com crítica à terra arrasada pelo neoliberalismo e que tem a música "Diário de um detento", que narra o cotidiano do massacre do Carandiru e do cotidiano na prisão.

Depois desses quatro anos, a Prefeitura de São Paulo, sob a gestão de Luiza Erundina (PT 1989-1993) e condução da SEHAB, por Ermínia Maricato da FAU-USP, temendo a área de risco, comprometeu-se a ajudar os moradores para sair dessa situação. Então, Vera Silva e sua família, agora ampliada com mais um filho, mudaram-se para um alojamento provisório na parte de baixo do bairro, onde moraram por dois anos aguardando uma solução definitiva. A situação nesse alojamento era de precariedade, com ruas de terra e distante de um ponto de ônibus, mas os moradores dispunham de água e energia. O material da habitação era de alumínio, o que no calor tornava as condições quase insuportáveis para residir e dormir às noites. De qualquer modo, a família de Vera saiu de uma área de risco e evitou o pior e, passados dois anos nesse lugar, a prefeitura disponibilizou um recurso tanto para Vera como para Antônio, e ambos juntaram para comprar um terreno loteado na área onde vivem hoje, no Jardim Conceição, em Osasco.

Como apontam Nabil Bonduki e Raquel Rolnik (1979; 1982), o loteamento na periferia constitui-se na forma predominante da habitação de baixa renda na RMSP. Para eles, a noção de periferia, largamente utilizada com sentidos distintos pelos estudiosos do urbano, exige uma definição mais precisa, da qual eles se aproximam após investigar os mecanismos que determinam sua formação. A formação de um loteamento caracteriza-se pela ação do loteador (que nem sempre é o proprietário, como no caso do Jardim Conceição), do morador e do poder público. Em sua análise sobre os loteamentos no Jd. Conceição, Arlete Moyses Rodrigues (1988) mostrou a importância da procura do lugar no encontro com a identidade de classe. Por isso, a proliferação de loteamentos periféricos se compreende no processo de acumulação do capital em seu movimento de urbanização e reprodução da força de trabalho.

Em meio ao contexto mais geral dos loteamentos periféricos e da periferização da autoconstrução de moradias, Vera e Antônio compraram um loteamento em 1992 de um suposto grileiro, que loteou o bairro em que moram, mas que não era o proprietário do lugar. A Prefeitura de São Paulo comprometeu-se, ainda, a ajudar com materiais, mas que o loteador pediu para entregar em seu endereço e teria "roubado" de Antônio que, quando chegou ao local de distribuição, soube que já havia sido retirado. Com isso, restou para Vera e Antônio construírem um barraco, até o momento em que tivessem condições de construir a casa definitiva. Para Vera o começo foi "cruel": sem água, sem energia, sem televisão que não pegava e seu barraco era organizado e sempre limpo.

Como a situação de moradia mudou para Vera, Antônio e família, os locais de trabalho também modificaram. Vera foi trabalhar como doméstica, em 2002, no emprego que estava no momento da entrevista, no Jardim Bonfiglioli, e Antônio conseguiu emprego na

Churrascaria Rodeio, na Rua Haddock Lobo, bairro de Cerqueira Cesar, distrito de Jardim Paulista. No decorrer da vida na nova moradia precária, eles tiveram mais duas filhas, o que exigiu um espaço maior para adequar a nova composição familiar, o que mostra como a vida é dinâmica. Antônio sempre se identificou com o PT e Luiz Inácio Lula da Silva e comemorou quando Lula tornou-se presidente pela primeira vez nas eleições de 2002 (PT, 2003-2010). Vera, por sua vez, mesmo tendo votado no PT, votou em Celso Giglio (1941-2017), vereador e prefeito em dois mandados em Osasco (PSDB, 1993-1997 e 2001-2004), e se identificava com ele. Celso atendeu as reivindicações dos moradores do Jardim Conceição e ajudou com a regularização fundiária dos lotes, ao entregar as matrículas do terreno[226] que era da prefeitura para a população, algo que contribuiu para que eles construíssem a primeira parte da casa no sentido de acomodar adequadamente sua família, pela segurança jurídica e condições salariais de ambos, o que viabilizou a empreitada. Nesse período, a prefeitura, em parceria com a Sabesp, canalizou o esgoto, forneceu água e asfaltou as ruas do bairro, aspecto memorável para os moradores que habitam o lugar desde sua origem, quando tinham que meter o pé no barro e sofriam com a falta de água que, muitas vezes, tinham que pegar na nascente próxima.

Foi em meados de 1997 que Vera e Antônio iniciaram a construção da parte térrea da casa concluída em 1999, o que se insere nas dificuldades no processo de obtenção da casa própria por trabalhadores precários que, tal como enfatizado por Bonduki e Rolnik (1979: p. 55), começa com a compra do lote e é marcado por constantes e prolongados sacrifícios dos trabalhadores que implicam em seu desgaste, já que os salários são insuficientes frente ao mínimo necessário à reprodução da força de trabalho. Os autores mostram o ciclo anterior de autoconstrução em Osasco, no final da década de 1970, e evidenciam que desde essa época a forma construtiva do trabalhador com baixo salário é significativa[227]. No Jardim Conceição a maior parte das casas foi construída por autoconstrução, mas não dispomos desses dados para dimensionar em termos percentuais. Mas, segundo o Censo 2010, do IBGE, é um dos bairros mais populosos de Osasco, com 31.441 habitantes, cuja maioria é de mulheres (51,69%).

O caso de Vera e Antônio evidentemente não é passível de generalização, mas mostrar sua particularidade, dentro do processo geral de loteamentos e periferização, contribui para apreender a relação entre produção e reprodução social da classe trabalhadora que habita

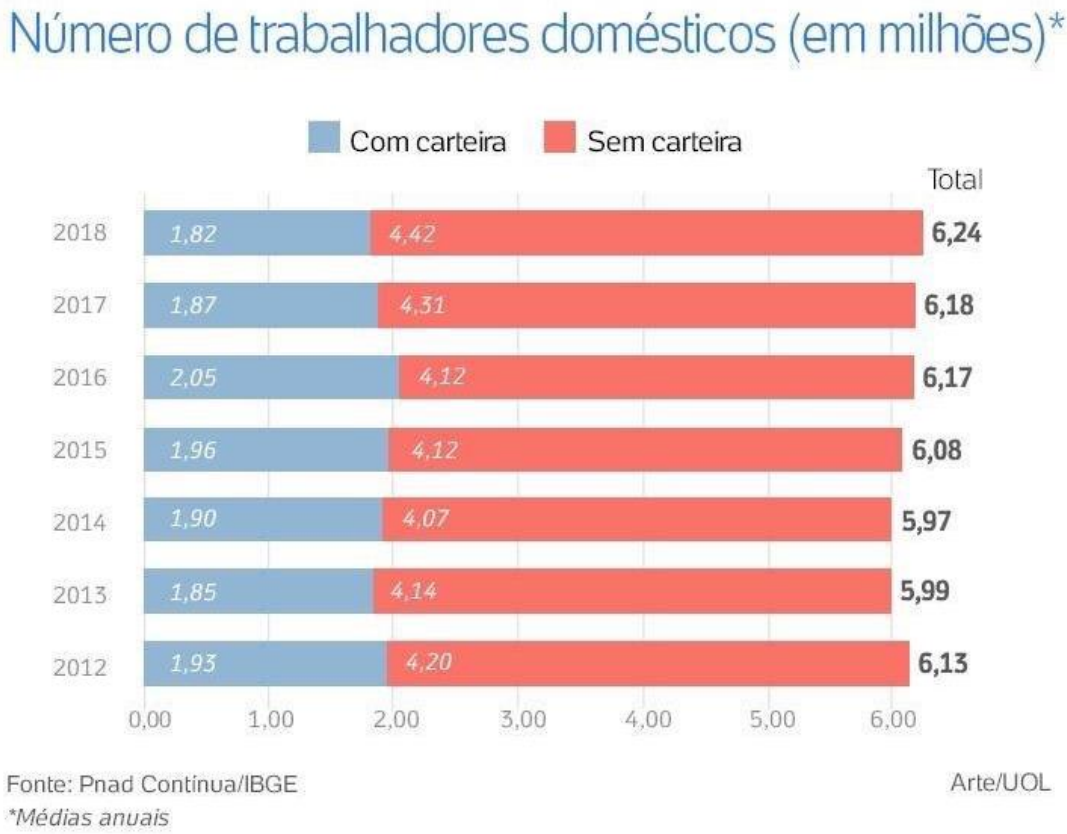
[226] A Matrícula no Registro de Imóveis de Osasco mostra que a antiga proprietária do terreno era a Prefeitura de Osasco, que vendeu o imóvel pela quantia de R$ 14,5 mil para Vera Silva e passou sua titularidade.

[227] Nos lugares analisados pelos autores a forma de autoconstrução da casa houve o seguinte percentual: 71,4% na Flor da Primavera; 74,6% no Bandeiras; 58,8% no Cirino; e 64,9% no São Pedro. Um relato é significativo nessa pesquisa para nossa análise aqui: "Meu marido muda constantemente de fábrica. Ele não pára, o máximo é dois anos. Sabe por quê? Quando vence assim esses dois anos [...] a gente pega e dá para construir. Do Fundo de Garantia dá para gente construir. [...]" (Bonduki e Rolnik, 1979: p. 56).

a periferia, porque o universal está no particular. Um aspecto importante das relações de Vera Silva e sua família é que ela trabalhou a vida inteira na condição de doméstica.

Das sete mulheres que participaram do grupo focal no Jardim Conceição, duas estavam desempregadas e se declararam do lar; uma trabalhava como caixa em padaria; uma como operária na distribuidora da rede de farmácia; e três trabalhavam como domésticas, entre elas a Vera Silva. Juntando as três domésticas e as duas "do lar", temos cinco trabalhadoras domésticas (três trabalham fora e em casa, duas só em casa), além das três diaristas entrevistadas no Conjunto José Bonifácio.

Figura 123: Trabalhadoras Domésticas no Brasil – 2018



Fonte: PNAD Contínua/IBGE, 2018.

A Figura 123 mostra que, em 2018, as trabalhadoras domésticas com carteira assinada representavam 29,2% do total, enquanto sem carteira, 70,8%. As trabalhadoras domésticas tiveram conquistas durante os governos de Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2010) e Dilma Rousseff (2011-2016), como registro em carteira, direito à previdência social e FGTS, porém, vemos nesse gráfico que a universalização desse direito está longe de ser alcançada. É na relação entre processo de trabalho e processo de reprodução que podemos entender os dilemas da classe trabalhadora precarizada pela superexploração do trabalho e espoliação urbana.

Antônio se afastou do trabalho por motivos de saúde, em decorrência de um câncer, ficou dois anos recebendo auxílio do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) e, no anos de 2003, conseguiu se aposentar por invalidez, para combater a doença. Infelizmente, ele veio a falecer em decorrência da doença em 2007, e deixou para Vera o benefício dessa pensão para que ela tivesse melhores condições de reprodução. A partir de 2009, Vera, filhas e filho decidiram ampliar a casa para cima, verticalizando a moradia e construindo mais quartos, já que havia apenas um quarto embaixo, uma sala, uma cozinha e um banheiro, e parte das filhas e filho dormiam na sala. Construíram os quartos no segundo andar da casa e, tempos depois, fizeram o famoso "puxadinho" no terceiro andar, já que Vanessa Silva, que havia ido morar com o esposo e já tinham um filho, tinha a necessidade de sair do aluguel e aproveitou para construir no terceiro andar da casa. Depois de concluída a construção em meados de 2014, a família de Vera passou a ter mais espaço para acomodar suas filhas e filho, mas o filho logo depois se casou e foi residir em outro lugar. Por isso, a descrição dessa história ajuda a entender parte do sacrifício de trabalhadoras domésticas e trabalhadores do chamado "serviços" de bares e restaurante na construção da moradia autoconstruída e melhores condições espaciais de reprodução de si e de sua família, mas seu trabalho concreto de reprodução social se caracteriza como trabalho improdutivo fundamental para a reprodução do capital por garantir a reprodução das classes médias e dominantes em suas residências e locais de produção, em bares e restaurantes. A favela é funcional e condição precária de reprodução do trabalho para a reprodução ampliada do capital e de suas classes sociais.

No momento da redação deste capítulo, o país foi atingido pela pandemia do novo coronavírus (que gerou a doença covid-19), com seu início na metrópole chinesa de Wuhan[228] que se propagou pelo mundo.

O primeiro caso de infecção no Brasil foi em fevereiro de 2020, que se espalhou vertiginosamente a partir de março, chegando a registrar em 19/03 cerca de 621 casos de pessoas infectadas com 7 mortes[229] e em 26/10 mais de 157 mil mortes e 5,3 milhões de casos. Cabe destacar que as três primeiras mortes ocorreram em São Paulo e Rio de Janeiro. Em São Paulo, uma mulher de 57 anos de Cidade Tiradentes foi confirmada, posteriormente, como a primeira morte em 12/03 por covid no país, e o idoso de 62 anos, que se tinha como a

[228] O coletivo Chuang (Libertar-se) fez uma importante análise histórica das pandemias associando-as às mudanças nas formas de produção. Ver: <http://afita.com.br/outras-fitas-contagio-social-coronavirus-china-capitalismo-tardio-e-o-mundo-natural/>. Acesso em 15/03/2020.

[229] O Estado de São Paulo teve confirmado até 19/03 cerca de 286 casos e subiu vertiginosamente para 156 mil casos com 9.862 vidas perdidas em 10/06, com a maior concentração de casos na RMSP, ao mostrar o caráter cosmopolita da metrópole paulista. Ver: < https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2020/06/11/media-das-novas-mortes-por-covid-19-registradas-por-dia-cai-na-capital-mas-indice-segue-em-alta-no-restante-da-grande-sp.ghtml>. Acesso em 11/06/2020.

primeira morte, foi o segundo e veio a óbito em 17/03. Ele estava aposentado, trabalhou como porteiro e contraiu a covid-19 em transmissão comunitária, sendo que no estado foram mais de 38 mil mortes até 26/20. No Rio de Janeiro uma idosa de 63 anos, trabalhadora doméstica, não foi liberada por sua patroa e patrão que estiveram na Itália e estavam infectados pelo vírus, e determinaram que ela tinha que fazer as tarefas domésticas enquanto eles cumpriam a quarentena. Consequência: a trabalhadora doméstica contraiu a covid-19 e veio a óbito em 18/03, porque não conseguiu liberação do trabalho e estava no grupo de risco desse novo vírus[230], condição que evidencia a existência da relação "casa-grande e senzala" no século XXI, sob outra forma – na relação entre empregadora e empregada doméstica –, além de deixar explícita a vulnerabilidade dessas trabalhadoras em meio à pandemia da covid-19 que se assemelha à gripe "espanhola" iniciada em 1918 e que se propagou até 1920, há mais de 100 anos, e chegou a infectar 500 milhões de pessoas (27% da população mundial da época) fazendo entre 50 e 100 milhões de vítimas fatais (5% da população global)[231].

As condições de precariedade e misérias das moradias sem infraestrutura básica percebidas por Engels, em Manchester e nas cidades inglesas do século XIX; as mesmas condições precárias de moradia na Europa e no Brasil no final da década de 1910 com a propagação da gripe espanhola, o que desdobrou aqui na construção das vilas operárias; e da histórica condição de moradia em algumas favelas e assentamentos precários sem saneamento básico em nosso país, tal como vividas por milhares de trabalhadoras e trabalhadores, atualmente tornam a propagação dessa pandemia uma bomba com impacto profundo entre os pobres que a sociedade terá dificuldades de conter, já que trabalhadoras precárias como domésticas e diaristas continuavam trabalhando para as patroas, encarando transporte coletivo lotado e sob risco de contrair a covid-19 pela propagação comunitária e espalhar rapidamente se isso não for evitado por medidas de distanciamento social e ajuda a população pobre para permanecer em suas residências.

Isso mostra como produção, circulação e reprodução estão indissociáveis, ainda que sejam momentos distintos de um processo mais amplo. A São Paulo do início do século XXI é bem diferente da Manchester da primeira metade do século XIX analisada por Engels, mas também a da atualidade. Manchester foi o berço da revolução industrial no final do

---

[230] Foi durante a manhã de quarta 18/03 que o Governo do Estado do Rio de Janeiro confirmou a morte da idosa de 63 anos em decorrência da covid-19, que faleceu no dia 17/03. Ela chegou a uma unidade pública de saúde de Miguel Pereira (RJ), onde morava, com sintomas da doença, além de ser diabética e hipertensa, o que agravou o quadro clinico dela e provocou sua morte. Ver: BBC Brasil < https://www. bbc.com/portuguese/brasil-51953663>. Acesso em 19/03/2020.

[231] Ver Wikipédia "Gripe espanhola de 1918", em: < https://pt.wikipedia.org/wiki/Gripe_espanhola_de_1918>. Acesso em 19/03/2020.

século XVIII, que depois se propagou para o mundo. Atualmente é um centro industrial e econômico da região e tinha 441 mil habitantes, em 2001, que se estendia para 3,6 milhões em sua região metropolitana. São Paulo, por sua vez, de cidade que luta para ser global com 12 milhões de habitantes, em 2017, à megametrópole latino-americana, com o início da concentração industrial no final do século XIX, mas somente na década de 1950, mediante o processo de industrialização pesada e *urbanização rodoviarista*, que sua população cresceu vertiginosamente de 7,09 milhões, em 1967, para 20,8 milhões de habitantes, em 2017.

Enquanto as indústrias estavam distribuídas pelas cidades e regiões na Inglaterra, no Brasil, houve uma concentração na região sudeste, principalmente em São Paulo, o que explica essa imensa aglomeração urbana que salta aos olhos de trabalhadores e cidadãos ingleses e europeus quando conhecem a "terra da garoa", porque habitam cidades mais compactas, sendo que a garoa teria desaparecido em decorrência do aquecimento global.

O modo de produção capitalista, originado na Inglaterra e desenvolvido a partir da revolução industrial que teve seu berço em Manchester e foi expandido ao mundo, mostra que as crises são fundamentais para a reprodução do capitalismo. A crise da pandemia global da covid-19 interfere diretamente na circulação de pessoas e, consequentemente na produção, por causa da necessidade de isolamento dos indivíduos para impedir a propagação rápida do vírus. O problema é que, no Brasil, algumas categorias de trabalhadores não foram liberadas do trabalho, sobretudo, as trabalhadoras domésticas que estavam no grupo de risco e que realizavam o trabalho de reprodução das classes mais abastadas e privilegiadas da sociedade. A reprodução do capital tornou-se dependente da circulação de mercadorias e pessoas, mas também da relação de troca que se generalizou com o modo de produção em diferentes formações sociais. Como disse Marx (2011):

> [...] a relação de troca se fixa como um poder externo frente aos produtores e deles independente. O que aparecia originalmente como meio para o fomento da produção converteu-se em uma relação estranha aos produtores. Na mesma proporção com que os produtores se tornam dependentes da troca, a troca parece tornar-se independente deles (Marx, 2011: p. 95).

Vimos, aqui, como a industrialização em Manchester e São Paulo induziu a urbanização ao nível da sociedade, mas a própria urbanização adquiriu autonomia e vida própria no século XX, em decorrência das necessidades de circulação e reprodução do capital (relações de troca) e de circulação e reprodução da força de trabalho (condição de vida), tal como no caso analisado de Vera Silva.

O próximo passo é o de analisar a divisão espacial da classe trabalhadora a partir dessa economia política da urbanização.

4.4. Divisão espacial do trabalho e estratificação social na economia política da urbanização

As relações de classes numa determinada formação social são complexas e reúnem diversas determinações sociais, políticas, econômicas e ideológicas. Implicam na relação indivíduo/sociedade e não se limitam apenas à vivência cultural no núcleo familiar (como defendeu Jessé Souza, 2017); à posição no processo produtivo (como defendeu o marxismo tradicional dos PC's); à renda e ao consumo (como defendem os teóricos da estratificação); à estrutura-função (como defendem os estruturalistas); à experiência vivida no cotidiano de bairros (como defenderam os thompsonianos). Todos esses momentos e instâncias de formação das classes sociais são importantes para se compreender as relações que fundamentam tal formação, condição e conflitos decorrentes de interesses e relações de força antagônicas entre elas. Convencionou-se, ao longo de algumas décadas, o estudo das relações de classes na fábrica e ambientes de trabalho, deixando de lado a investigação do vasto momento da reprodução social representados pela expansão urbana de bairros e periferias[232] mediados pelas determinações das relações de classes. Isso significa dizer que as relações de classes não estão aprisionadas apenas à "esfera do econômico" e da fábrica, mas elas são resultado da ampla produção na indústria, comércio e serviço, e das múltiplas determinações das quais a experiência no transporte, no sentido thompsoniano, contribui para apreender a *condição socioespacial* como mais um elemento dessas relações de classes.

Classes, relações e lutas de classes inserem-se num problema teórico e político da práxis social do longo debate acerca de sua afirmação ou negação, ao coincidir com a própria formação do modo de produção capitalista. Se a teoria social, no século XX, propôs o estudo da questão, como enfatizou Poulantzas (1985), em torno da relação entre Estado, poder e classes sociais; as teorias sobre as classes sociais, no século XXI, precisam enfrentar outras dimensões que estiveram no "ponto cego" das teorias do passado: a dimensão da reprodução social articulada à reprodução do espaço. A contribuição desta tese é a de ampliar a teoria a partir da necessidade de articulação entre relações de classes e socioespaciais que pressupõe tempo-espaço da sociabilidade mediante a especificidade da *condição socioespacial*.

Os embates entre teoria marxista das classes e teoria da estratificação social remetem aos conflitos e disputas de interpretação da realidade social e de suas mudanças. Qual a origem desses embates? Difícil determinar, mas é perceptível na crítica de Weber à

[232] Com exceções como a tese thompsoniana de Eder Sader (1988); dos estudos de gêneros das marxistas feministas; da reprodução escolar da vertente bourdiesiana; do processo de consciência de classes da vertente luckasiana; da dimensão cultural da vertente gramsciana; a questão espacial e cotidiana na vertente lefebvriana.

Marx em diversas de suas obras e de weberianos aos marxistas. Sabemos que Marx não nos legou uma teoria das classes sociais elaborada de modo sistemático em única obra, o que teria aberto os flancos para críticas de outras linhas de pensamento. Entretanto, a formulação do conceito de classes sociais está presente e espalhada em suas obras. Por isso, cabe distinção entre a teoria das classes e a teoria da estratificação social representadas por essas vertentes.

O marxismo parte do pressuposto de que as classes expressam um processo social, econômico, político e ideológico que só podem ser compreendidas inseridas na formação social concreta em que as constituem. Para autores marxistas[233], a inspiração para o refinamento analítico das classes sociais reside originalmente nos textos de Marx e Engels, que formularam os pressupostos que permitem analisar o desenvolvimento do *conceito* e da prática das classes sociais, sob a perspectiva da crítica revolucionária, ao expor que não apenas as condições objetivas (renda e/ou ocupação profissional), mas as condições subjetivas e semelhanças culturais (formas de consciência, hábitos, cultura) constituem interesses e proximidades para a formação das classes sociais. Essa vertente se propõe a identificar conflitos, inflexões e possibilidades de transformação social. A partir das relações de dominação que podem ser percebidas em perspectiva teórica e política, essas teorias mostram como se constituem as classes sociais na luta e em termos de relações antagônicas de classe, decorrentes da estrutura de classes e oriunda da divisão social do trabalho e da propriedade privada dos meios de produção. Dessa concepção, resulta a teoria marxista das classes que se fundamenta em relações sociais de produção/reprodução e forças produtivas (infraestrutura econômica) e determinadas formas de consciência social (superestrutura política, jurídica, ideológica e cultural).

Por sua vez, a teoria da estratificação social desenvolveu modelos explicativos que partem da posição dos indivíduos, pressupondo que sua explicação origina-se em condições objetivas de renda, ocupação profissional e consumo. Nessas análises houve a construção de modelos embasados na classificação das "classes" categorizadas em suas posições e diferenças a partir de condições objetivas e econômicas. A definição clássica origina-se nos escritos de Weber (1999)[234] que fundamentou a situação de classe enquanto situação de mercado. Em tal lógica, as ações sociais dos indivíduos no mercado é o que define

[233] Ver Henrique Amorim e Jair Silva (2015), *Classes e luta de classes*: Novos questionamentos.

[234] Max Weber expõe sua teoria sobre as classes ao definir classe como "todo grupo humano que se encontra em uma mesma situação de classe". Com efeito, sustenta que a situação de classe é definida por um conjunto de probabilidades típicas de acesso a bens, a status, e de destino pessoal dentro de uma determinada ordem econômica. Por isso, esta matriz expõe a tendência de localizar as classes a partir de determinados critérios objetivos, como renda, consumo, escolaridade, etc. Entretanto, esta maneira de analisar as classes desdobra-se em classificações estanques e categóricas que não permitem analisar as relações entre as classes nas formações sociais. Ver. Max Weber (1999), *Economia e sociedade*.

sua situação de classes, mediante os seus interesses econômicos que são definidos em suas ações regidas por motivação, valores e sentido. Weber (1999) afirmou ser episódico e quase raro os acontecimentos da luta de classes, enquanto os weberianos passaram a negar sua existência por não apreender o sujeito coletivo da classe e entender que os indivíduos estão mudando de classe constantemente, ao se debruçar em análises sobre mobilidade social dos indivíduos a partir de mudanças sócio-ocupacionais nas situações de mercado, tal como as noções de "classes" A, B, C, D e E por estratos de renda disseminadas no Brasil por estudos de Marcelo Neri (2007) e IBGE[235], e estudos sobre mobilidade social como Maria Scalon (1999), José Pastore e Nelson Silva (2000). Tal concepção metodológica resultou na teoria da estratificação social, que se desenvolveu como interpretação distinta e, às vezes, antagônica à teoria marxista das classes, da qual o governo de Dilma Rousseff (2011-2016) se valeu para seu slogan "Brasil: país de classe média", por meio de estudos da Fundação Perseu Abramo, para justificar uma suposta ascensão da "classe C" para uma pretensa "classe média"[236].

Em tal contexto de interpretação teórica, entendemos que a apreensão do movimento de reprodução da força de trabalho nas metrópoles passa pela compreensão do tempo de deslocamento socialmente determinado, tempo que é resultado do espaço e da divisão socioespacial do trabalho na economia política da urbanização. Essa divisão contribui para se ampliar tríplice segregação urbana, porque tal divisão parte da *condição socioespacial* que se modifica ao longo do tempo e advém da determinação da segregação entre residência e trabalho, mas, inclusive, da segregação entre diferentes espaços produzidos para apropriação de determinadas classes sociais. Em cada um desses espaços, fragmentado e desigualmente distribuído pelos territórios da cidade e metrópole, reúne níveis distintos não só de alienação social e estranhamento espacial, mas de descoberta por meio do espaço percebido que se revela na vida cotidiana, cuja experiência vivida é chave importante para ampliar a teoria da luta de classes no movimento de constituição espacial das próprias classes.

---

[235] Para IBGE, as classes sociais são divididas em categorias de acordo com a renda familiar mensal. Estariam na classe E as famílias com renda de até 2 S/M. Na classe D as famílias que recebem entre 2 a 4 S/M por mês. A classe C seria composta por famílias com renda entre 4 a 10 S/M. Já a classe B inclui pessoas com renda familiar entre 10 a 20 S/M. As famílias que recebem acima de 20 S/M por mês são consideradas de classe A pelo IBGE. Já a Associação Brasileira de Empresas de Pesquisa (ABEP) se utiliza do Critério de Classificação Econômica Brasil (CCEB), usado a partir de 2008, que é considerado um instrumento de segmentação econômica que se utiliza do levantamento de características domiciliares (a presença e quantidade itens de consumo – TV, geladeira, telefone, celular, computador, automóvel, etc.), e se utiliza de um critério que atribui pontos em função de cada característica domiciliar, ao realizar a soma destes pontos. Depois é feita uma correspondência das faixas de pontuação dos critérios e estratos de classificação econômica das classes definidos por: A1, A2, B1, B2, C1, C2, D, e E. A Fundação Getúlio Vargas se utiliza de referências semelhantes aos do IBGE para classificar as classes sociais.

[236] Ver Leandro Machado "De repente, classe C". Folha de São Paulo, 15/07/2012. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniao/54594-de-repente-classe-c.shtml>. Acessado em 04/06/2020.

Um aspecto a ser considerado na caracterização dessa condição, a partir da divisão socioespacial do trabalho, é a distância da periferia em relação ao centro geográfico e urbano da metrópole, onde se concentram os empregos, além dos meios para se apropriar da infraestrutura urbana de reprodução das necessidades humanas em sua amplitude, enquanto na periferia há carência de todo tipo. Esse aspecto é revelador das diferentes condições de deslocamento e apropriação das classes sociais na cidade e metrópole e das oportunidades que trabalhadores dispõem para realização de suas necessidades vitais. Como vimos ao longo desta tese, o tempo de deslocamento para categorias da classe trabalhadora precarizadas como domésticas, diaristas, auxiliares de limpeza, teleoperadores, pedreiros e ajudante de pedreiros; professores, pesquisadores, auxiliar de enfermagem, assistente social, fotógrafo, cientistas sociais e historiadores, mostram que tal *condição socioespacial* de habitar na periferia aparece como barreira espacial na mediação entre tempo de trabalho e tempo de reprodução, devido ao tempo de deslocamento que se converteu em extensão da jornada de trabalho, e, por isso, não pode ser visto apenas pelas condições de renda e consumo de indivíduos.

O tempo de deslocamento médio na Pesquisa OD 2017, por modo coletivo nas faixas 1 e 2 de renda, foi de 60 e 61 minutos, respectivamente. Mas o IBOPE-Nossa São Paulo 2019 mostrou em pesquisa feita diretamente com moradores das periferias que a média, na Zona Leste, foi de 1 hora e 50 minutos; na Zona Sul, 1 hora e 37 minutos; na Zona Norte/Noroeste, 1 hora e 47 minutos; e na Zona Oeste, 1 hora e 35 minutos. Só para ter uma ideia, quando consideramos a especificidade dos entrevistados, na Zona Leste 27% levam mais de 2 horas para se deslocar, enquanto 24% mais de 1 hora e 30 minutos, o que totaliza 51% de entrevistados que levam esse elevado tempo de deslocamento e evidencia o cotidiano da mobilidade perversa – o avesso da mobilidade cotidiana.

Mas, o tempo resulta da distância e dos meios para a realização do deslocamento e isso implica considerar o sistema de transporte e os modais que atendem os diferentes territórios da metrópole paulista, a saber: periferias, subúrbios, centro expandido e sub-regiões.

Como destacamos, anteriormente, até novembro de 2019, havia apenas cinco estações de metrô nas periferias leste e sul da cidade, acrescida em mais cinco novas estações do monotrilho na periferia leste, inauguradas em dezembro do mesmo ano. No entanto, como já havia sido apontado por especialistas e pelo próprio Sindicato dos Metroviários, o monotrilho não é um transporte de massa adequado para a população da periferia, devido ao aspecto de que é um transporte de médio porte e presente apenas em trechos curtos e em parques temáticos. Devido a tal característica, o excesso de passageiros nesse transporte pode

causar vários problemas. É o caso do monotrilho – fabricado pela empresa canadense Bombardier – que, após a inauguração até São Mateus passou a transportar mais de 400 mil passageiros/dia. Isso ampliou os problemas nos veículos como estouro de pneus e colocou em risco os usuários. A empresa paralisou a circulação da linha entre os dias 27 de fevereiro e 18 de junho de 2020[237], que culminou na manifestação na Estação Vila Prudente[238] dia 12 de março[239], operando o transporte no período pelo sistema PAESE[240] com ônibus coletivo.

Esse exemplo remete a *condição socioespacial* do tempo de deslocamento socialmente determinado oriundo da tríplice segregação urbana, socioespacial e racial; advém, também, do processo social de circulação e realização da mercadoria no espaço e transporte por meio da forma urbana designada aqui por *urbanização rodoviarista*; da mediação entre expansão do transporte metroferroviário e valorização imobiliária por meio da transferência de valor da maquinaria ônibus ao preço da tarifa e dos diferentes preços da terra em elevação nas localizações próximas às estações inauguradas; e das condições de reprodução social e de apropriação da força de trabalho, tratadas aqui nesse capítulo.

Com efeito, o tempo de rotação do capital acelerado pela lógica de acumulação capitalista, que representa as condições de sua reprodução e livre circulação, está em relação inversa ao tempo de circulação e deslocamentos de trabalhadores precários e suas condições de reprodução, enquanto força de trabalho. Como as relações de classes não se aprisionam na esfera econômica, tampouco a apreensão ampla de tais relações se faz sem a mediação fundamental com o capital em movimento enquanto relação social em que o trabalho morto (valor) se apropria e espolia o trabalho vivo (trabalhadores assalariados), a dimensão espacial é fundamental para apreender essas relações. Por isso, a fórmula trinitária – capital, trabalho e terra – exposta no Livro III de *O capital* contribui para embasar a análise da base material das relações sociais que fundamentam as relações de classes no modo de produção e na

---

[237] G1, Ver:< https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2020/03/06/governo-de-sp-diz-que-vai-processar-consorcio-responsavel-por-linha-15-prata-do-monotrilho-apos-falha-provocar-paralisacao.ghtml>. Acesso em 24/03/2020.

[238] Há diversas reportagens na mídia que abordam denúncias sobre o cartel de trens e metrô nos governos do PSDB em São Paulo e o chamado "trensalão" – desvios de recursos públicos por licitações. Ver: <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2015/03/justica-aceita-denuncia-contra-cartel-de-trens-em-sao-paulo.html>. Acessado em: 30/03/2016.

[239] A manifestação foi organizada pelo Sindicato dos Metroviários de São Paulo, com apoio da Frente Povo Sem Medo e do Partido Socialismo e Liberdade (PSOL) a partir do questionamento: "Monotrilho pifou e agora de quem é a culpa?", que exigiu transparência e segurança na Linha 15-Prata e questionou as políticas dos governos do PSDB no estado, ao mostrar que no mundo todo o sistema de monotrilho é utilizado somente em parques de diversão para ligações de linhas de metrô com aeroportos, e não para o transporte de massa de trabalhadores. Segundo os manifestantes, a Bombardier, fabricante do monotrilho, está na denúncia do Trensalão Tucano, sendo a principal empresa que lucrou com esta negociação.

[240] PAESE é o sistema de emergência da SPTrans gratuito para passageiros em situações de paradas em linhas de metrô e trem, porém, com custo operacional financeiro para o Estado a partir desses companhias paralisadas.

reprodução das classes sociais nessa divisão socioespacial do trabalho, porque trabalho e terra, na relação social do valor em movimento, mostram que as condições de reprodução da força de trabalho precária em São Paulo pressupõem a situação de baixos salários e de realização da renda da terra, seja por aluguel ou compra de imóvel (terreno, casa ou apartamento), ao mostrar como especulação imobiliária e loteamentos populares ocorrem na periferização urbana da cidade e sistema de transporte reforçam a tríplice segregação. A terra no processo de expansão urbana tornou-se suporte da acumulação, ou seja, suporte de imóveis que se valorizam conforme intervenção do setor imobiliário e do Estado com infraestrutura de transporte, fenômeno distinto daquele exposto por Marx (2017) nessa obra porque ele pressupôs a terra agrícola como meio de produção, não como suporte da valorização.

Então, o espaço percebido no transporte por trabalhadores precários corresponde à prática espacial que deixa em segredos os fundamentos da produção desse espaço, ao se tornar um espaço vivido no sentido do uso por seus habitantes que se apropriam pelas representações que fazem desse uso. Contudo, tal espaço está em constante modificação pela forma urbana da mercadoria e seus ciclos de expansão urbana. Bairros periféricos e suburbanos entram em vetores de valorização e expansão imobiliária, passam por alterações do modo de vida em seu cotidiano e tais mudanças tendem a expulsar a população mais pobre. É o caso da Vila Prudente, por exemplo, que vem passando por transformações imobiliárias intensas de um bairro tipicamente suburbano, com uma das favelas mais antigas da cidade, e que vai se tornando lugar de classe média com padarias gourmetizadas; com prédios de arranha céu que se multiplicam a cada mês; com estação de metrô e monotrilho; com dois terminais de ônibus; aumento de alugueis e do custo de vida, além do intenso fluxo de veículos particulares e passageiros de transporte coletivo que fazem baldeação nas estações e terminais.

Tal modo de vida urbano, permeado por diversos espaços diferenciados, remete ao cotidiano da sociedade do consumo dirigido e programado, mas também da vida cotidiana em conflito com esse espaço concebido pela lógica abstrata da relação de troca capitalista. Como a industrialização induziu a urbanização, desde a revolução industrial inglesa e, sua expansão, em São Paulo, o processo mais recente de reestruturação e fragmentação produtiva, chamado equivocadamente de “desindustrialização”, permitiu que no espaço onde havia uma fábrica ou galpão de estoque de mercadorias ocorresse a reconfiguração urbana que se tornou autônoma em relação à indústria, e passou a produzir outro espaço de edifícios e torres inserido na acumulação ampliada do capital. Disso resulta em diferenças significativas no padrão de mobilidade urbana dos habitantes de cada um desses fragmentos urbanos (periferias, subúrbio, centro expandido e sub-regiões).

Do mesmo modo que no passado as fábricas eram o receptáculo de força de trabalho e de sua aglomeração urbana, nas últimas décadas de desenvolvimento urbano da reprodução ampliada do capital a produção do espaço, conduzida pelo setor imobiliário e por trabalhadores assalariados e precários na expansão recente da periferia, tem mostrado uma dinâmica de concentração urbana mediada pela lógica do habitat (habitação como necessidade à sobrevivência)[241]. Isso mostra que há padrões distintos de acordo com a classe social que tal produção espacial visa atender, e a aglomeração via segregação socioespacial, racial e urbana solidifica uma separação entre as classes mesmo em territórios das periferias e subúrbios em São Paulo. O centro expandido, por sua vez, mostra novo padrão de aglomeração mediado pelo adensamento de torres de edifícios que se expandem como tendência geral para toda a cidade e metrópole paulista, ao evidenciar um fenômeno que é preciso apreender suas consequências por meio de sua diversidade, tal como analisado por Harvey (2018):

> Diante de toda essa diversidade, uma concepção de espaço e tempo – tal como o tempo marcado pelo relógio e o espaço euclidiano cadastral – pode vir a dominar a vida econômica diária. Se não fosse assim, assinalou Simmel, não se poderia coordenar, planejar nem regular nada. Algo tão simples como um horário de ônibus, trem ou avião não poderiam ser especificados. A variedade de tempos locais em diferentes espaços tinha de ser reduzida por um acordo internacional a um sistema de fusos horários para facilitar a comunicação e o comércio. A circulação e a acumulação de capital também moldaram e remoldaram as definições de tempo e espaço. O tempo-espaço dos mercados financeiros contemporâneos é completamente diferente daquele que existia em 1848. O capital, sendo a força revolucionária que patentemente é, transformou os marcos espaciais e temporais da vida cotidiana, o cálculo econômico, a administração burocrática e as transações financeiras. Aceleração dos tempos de rotação, precarização do trabalho ao longo da vida do trabalhador e redução nos atritos espaciais produziram alterações tanto nos estilos de vida quanto nos ritmos de acumulação do capital. Embora os momentos sejam os elementos do lucro, a intensidade do trabalho, e não as horas em si, passa a definir uma temporalidade completamente diferente. O tempo futuro, na forma do anti-valor que é o crédito, domina o tempo presente numa dimensão sem precedentes. [...] (Harvey, 2018: p. 139-140).

Harvey chama a atenção para a lógica dos "investimentos" nas bolsas de valores e do crédito em perspectiva de valorização futura de empresas e negócios, e enfatiza como essa lógica de capital fictício domina o presente, precariza e compromete a reprodução da força de trabalho. Isso tem consequências para nossa relação com tempo e espaço. Por isso, ele propõe três concepções de tempo e espaço para mostrar como a situação ficará tanto mais complicada: 1) *tempo-espaço absoluto*, condição que corresponde ao espaço do trabalho concreto, da jornada de trabalho, da fábrica e do mais-valor absoluto envolvido na luta da

[241] Em sua crítica a urbanização capitalista, Lefebvre (2008) analisa a generalização da forma habitat (habitação como necessidade à sobrevivência) em contradição e oposição à forma habitar (apropriação do lugar para a vida), ao expor que tal logica se generalizaria com a urbanização capitalista e revelaria a zona crítica desta urbanização como um problema assentado na produção do espaço na lógica capitalista de produção.

extensão da jornada de trabalho; 2) *tempo-espaço relativo*, refere-se ao tempo e espaço do mais-valor relativo e da produtividade e intensidade variáveis do trabalho. Essa noção permite ver a localização relativa, a facilidade de acesso e os meios, custos e tempos de transportes; e 3) *tempo-espaço relacional*, conforme o desenvolvimento do trabalho abstrato, sendo ele a totalidade dos trabalhos concretos no tempo-espaço relacional (Harvey, 2018: p. 142).

A nossa apropriação da noção de *tempo-espaço absoluto* de Harvey nesta tese visa contribuir para pensar as consequências do tempo de deslocamento socialmente determinado que, para parte da classe trabalhadora periférica e suburbana, é de 2 horas em média diárias, o que faz com que tal tempo de deslocamento se converta em extensão da jornada de trabalho por meio do tempo-espaço absoluto. Ele é absoluto para quem é consumido por jornadas de 8 a 12 horas de trabalho, e ainda necessita dispor em média de 2 horas diária de deslocamento ida e volta, além de estar associado à segregação entre local residência e local de trabalho decorrentes do *desajuste espacial* entre mercado de terra e mercado de trabalho mediado pela distância e os meios de transportes para satisfazer tal deslocamento.

O *tempo-espaço relativo* existe num quadro de tempo relativo e sua medida não é feita em horas trabalhadas, mas sim na produtividade e intensidade do trabalho. Em termos urbanos, mostra-se em distritos e áreas urbanas de São Paulo: destruição criadora por meio da demolição de fábricas antigas, casas e quarteirões inteiros para a produção de torres de edifícios, o que mostra o processo intenso da produção de moradias pela lógica do habitat que adensa e aglomera ainda mais a população em determinados territórios inseridos nos vetores de valorização imobiliária, isso exige mais escolas, saúde, transporte e outros serviços urbanos nessas localidades, além de exigir maior circulação de seus habitantes para outras áreas da cidade e metrópole onde se concentram os postos de emprego, universidades e outros serviços. Pode ser entendido nas diferentes condições de moradia e deslocamentos de indivíduos entre origem e destino, diferenciado entre membros das classes média e trabalhadora de uma mesma área urbana em termos relativos.

Por sua vez, o *tempo-espaço relacional* resulta do avanço do capital e do trabalho abstrato na produção do espaço, seja pela produção de imóveis, viário e sistema de transporte, o que promove a integração entre diferentes espaços, porém, amplia as formas de segregação entre outros espaços, porque sua expansão se desenvolve pelas vias da abstração do valor de troca e do trabalho abstrato do espaço concebido e cindido dos demais espaços vividos e percebidos. Esse tempo-espaço é relacional porque consiste em considerar a *condição socioespacial* não apenas por indivíduos, mas pelas relações de classes a partir do espaço urbano produzido, reproduzido e apropriado.

A articulação dessa tríade, tal como enfatizou Harvey, permite visualizar a coordenação das relações entre diferentes tempos de rotação, produção e circulação que coloca muitos problemas para a circulação do capital como um todo. Como enfatizou o geógrafo britânico, erguer uma casa, construir um navio de cruzeiro, produzir um telefone celular, fritar um hambúrguer ou organizar um concerto são processos que implicam diferentes quadros espaçotemporais no interior dos quais operam o capital e o trabalho (Harvey, 2018: p. 144) e, no caso urbano em questão, mediado pelas condições de apropriação, propriedade e posse da terra.

Com efeito, o trabalhador é consumido pelo tempo de trabalho socialmente necessário na produção e reprodução de valor e seu tempo de deslocamento socialmente determinado o consome na circulação, o que implica entender as consequências do espaço diferencial para cada classe social. Para aprofundar essa análise, retornaremos aos territórios e área urbana da cidade de São Paulo.

Nas periferias sul, leste e norte-noroeste analisadas no Capítulo 1, vimos que os deslocamentos massivos, por modo coletivo, expressaram viagens externas maiores do que as internas. Segundo a Pesquisa OD 2017 na periferia sul foram 799 mil viagens externas diárias em 2017; havia no território 58,7% de trabalhadores assalariados com carteira assinada; 5,2%, trabalhadores sem carteira; 26,9%, autônomos; e 2,4% de funcionários públicos; sendo 79,4% de famílias em residências vivendo entre a faixa 1 (baixíssima renda) e faixa 2 (baixa renda)[242]; e 17,6% na faixa 3 (média renda); enquanto havia somente 4,5% de donos de negócio familiar; 0,8% de profissionais liberais e 0,7% de empregadores; sendo somente 2,2% na faixa 4 (média-alta renda) e 0,6% na faixa 5 (altíssima renda) nessa localidade. Na periferia leste foram 788 mil viagens; havia 53,5% de trabalhadores com carteira assinada; 6,2% sem carteira; 28,6% de autônomos; e 4,7% de funcionários públicos; sendo 78% de famílias entre as faixas 1 e 2 de renda; e 19,2% de famílias na faixa 3; enquanto havia somente 4,26% de donos de negócio familiar; 0,6% de profissionais liberais e 0,7% de empregadores, sendo apenas 2% de famílias na faixa 4 e 0,5% na faixa 5. Na periferia norte-noroeste foram 401 mil viagens externas, havia 51,9% de trabalhadores assalariados com carteira; 6,9% sem carteira; 32,5% de autônomos; sendo 77,3% de famílias nas faixas 1 e 2; e 19,4% na faixa 3; enquanto somente 3,6% donos de negócio familiar; 0,5% profissionais liberais e 1,2% de empregadores, sendo apenas 2,8% na faixa 4 e 0,3% na faixa 5. Quem vive nas periferias se depara com as condições do *tempo-espaço absoluto*.

[242] Faixas de Renda: 1) até R$ 1.908; 2) de R$ 1.908 a 3.816; 3) de R$ 3.816 a 7.632; 4) de R$ 7.632 a 11.448; e 5) mais de R$ 11.448. Valores em reais de abril de 2018.

Nos subúrbios sul, leste, norte-noroeste e oeste, analisados no capítulo 3, os deslocamentos externos por modo coletivo são maiores, mas o padrão se modifica em relação às periferias em decorrência da condição socioespacial diferenciada das classes que habitam esses territórios. No subúrbio sul foram 687 viagens externas diárias, havia 47,3% de trabalhadores assalariados com carteira; 8% sem carteira; 26,4% de autônomos e 4,1% de funcionários públicos; sendo 47,3% de famílias em residência entre as faixas 1 e 2; e subida significativa da renda média para 37,2% na faixa 3; enquanto 6,2% donos de negócio familiar; 4,3% profissionais liberais e 3,2% de empregadores, sendo 9% na faixa 4 e 6,4% na faixa 5, aumento significativo. No subúrbio leste foram 509,8 mil viagens, havia 52,3% de trabalhadores com carteira; 6,8% sem carteira; 27,3% autônomos e 5,4% funcionário públicos; sendo 63,1% de famílias em residência entre as faixas 1 e 2; e 29,6% na faixa 3; enquanto 4,8% donos de negócio familiar; 1,7% profissionais liberais e 1,2% de empregadores, sendo 5% na faixa 4 e 2,2% na faixa 5. No subúrbio norte-noroeste 586 mil viagens; havia 50,4% trabalhadores com carteira; 4,7% sem carteira; 28,7% autônomos e 5,9% funcionários públicos; sendo 54,4% de famílias em residência entre as faixas 1 e 2; e 32,4% na faixa 3; enquanto 4,6% donos de negócio familiar; 2,7% profissionais liberais e 2,5% de empregadores, sendo 7,1% na faixa 4 e 5,9% na faixa 5. No subúrbio oeste 279 mil viagens; havia 54,9% trabalhadores com carteira; 5,1% sem carteira; 24,9% autônomos e 3,7% funcionários públicos; sendo 54% de famílias em residência entre as faixas 1 e 2; e 29,7% na faixa 3; enquanto 4,3% donos de negócio familiar; 3,8% profissionais liberais e 2,9% de empregadores, sendo 7,7% na faixa 4 e 8,4% na faixa 5. Os subúrbios expressam o *tempo-espaço relativo*, porque estão na faixa intermediária entre as periferias e o centro expandido de expansão de vetores de valorização imobiliária.

O centro expandido difere das demais áreas urbanas de São Paulo por reunir as melhores condições de habitação, emprego e deslocamento para seus habitantes, mas também por concentrar as classes de mais alta renda, mesmo com a presença minoritária de trabalhadores pobres em cortiços e ocupações. Foram 2,39 milhões de viagens diárias; havia 44,3% trabalhadores com carteira; 6,1% sem carteira; 20,7% autônomos e 6,2% funcionários públicos; sendo 31,3% de famílias em residência entre as faixas 1 e 2; e 39,6% na faixa 3; enquanto 4,8% donos de negócio familiar; 12,5% profissionais liberais e 4,5% de empregadores, sendo 15,9% na faixa 4 e 13% na faixa 5. Essa área urbana da metrópole, a partir da *condição socioespacial* de seus habitantes, é a que se insere diretamente no *tempo-espaço relacional*, por reunir maior concentração de capital, trabalho e riqueza produzidos na forma de equipamentos públicos e privados, sistemas viários e também por concentrar maior

trabalho abstrato não apenas na geração de valor, mas na riqueza dos espaços no sentido de apropriação das classes sociais que ali circulam e que são dessa área ou de outras como periferias e subúrbios.

Como as classes sociais não podem ser apreendidas nas relações de classes apenas pelas dimensões de posição no processo produtivo e renda, como na descrição acima que contribui para caracterizar a distribuição espacial das classes, a *condição socioespacial* no urbano desigual-combinado se converteu em importante determinação dessa diferenciação de classe, quando consideramos as condições de trabalho, moradia e reprodução dos indivíduos. A classe trabalhadora de baixa renda e pobre habita majoritariamente as periferias.

As classes sociais se formam a partir da divisão social do trabalho e se constituem na distribuição da renda, na localização de suas habitações, em suas condições de vida e reprodução e circulação no deslocamento pela metrópole, o que indicam condições espaciais diferenciadas para sua formação e reprodução a partir dos espaços diferenciados em que se reproduzem. Como se pôde observar, as classes médias são maiores nos distritos de subúrbio e maior ainda no centro expandido, se comparado às periferias, áreas urbanas que reúnem melhores condições de reprodução e vida. Contudo, a classe trabalhadora assalariada é majoritária em todas essas áreas, porém, ela é maior nas periferias, lugar e lócus de reprodução da força de trabalho precarizada, sendo que trabalhadores precários têm concentração menor no centro expandido devido ao alto preço da terra (aluguel e imóveis).

Como destacou Lefebvre (2016), a teoria do espaço social compreende, de um lado, a análise crítica da realidade urbana e, do outro, a da vida cotidiana. Urbano e cotidiano, indissoluvelmente interligados, ocupam um espaço social gerado através deles e inversamente. Para o autor, o espaço tornou-se instrumental e, desde o início desta condição, permitiu a segregação generalizada de grupos, classes, funções e lugares. Com isso, a classe trabalhadora heterogênea pela divisão do trabalho e estratificada por profissões, ocupações e funções, ocupa lugares distintos nas periferias, subúrbios, centro expandido e sub-regiões na metrópole paulista, o quê nos leva a considerar a planificação espacial. Tal planificação espacial ocupa-se dos fluxos e cada fluxo tem um lugar de origem, um percurso e um lugar de destino. Esses fluxos são múltiplos de pessoas, bens, objetos, matérias-primas, produtos acabados, dinheiro, moeda, capitais, informações e conhecimentos, signos e símbolos, etc. Como consequência da tríplice segregação e da planificação espacial, quem se desloca em menos tempo tem mais oportunidades de vida e apropriação da cidade que podemos definir como portador de uma *mobilidade ampla* e, ao contrário, quem se desloca mais tempo e dispõe de maiores dificuldades de deslocamento e vive a condição da *mobilidade restrita*.

A *mobilidade ampla* decorre da *condição socioespacial* e das melhores condições de trabalho, vida e reprodução para as classes médias (trabalhadores de "paletó" e pequena burguesia), classes dominantes e parcela pequena de trabalhadores precários pobres. Ela está associada à ampla possibilidade de deslocamento em menor distância espacial circulada, o que implica em múltiplos destinos além do trabalho, como deslocamentos para universidades, equipamentos culturais, bares, restaurantes, academias, parques, cinema, etc., e permite uma maior apropriação das riquezas sociais, culturais e simbólicas produzidas pela sociedade não apenas pela mediação do valor de troca, mas, sobretudo, pelo valor de uso do espaço. A *mobilidade restrita*, pelo contrário, evidencia a redução do deslocamento ao binômio residência-trabalho, dificultando e até impossibilitando experiência ampla por classe no sentido da vivência de outros espaços na cidade – o que Milton Santos (1990) chamou de "exilio na periferia". Muitos trabalhadores só se deslocam para o trabalho e se defrontam em suas residências com as necessidades de reprodução diariamente, aspectos que para o conjunto das classes médias e dominantes o trabalho de reprodução é realizado por trabalhadoras domésticas, que têm sua vida cotidiana reduzida ao cotidiano da mobilidade perversa entre sua casa e o trabalho e, nos poucos momentos que saem, mesmo em finais de semana, é para visitar parentes[243].

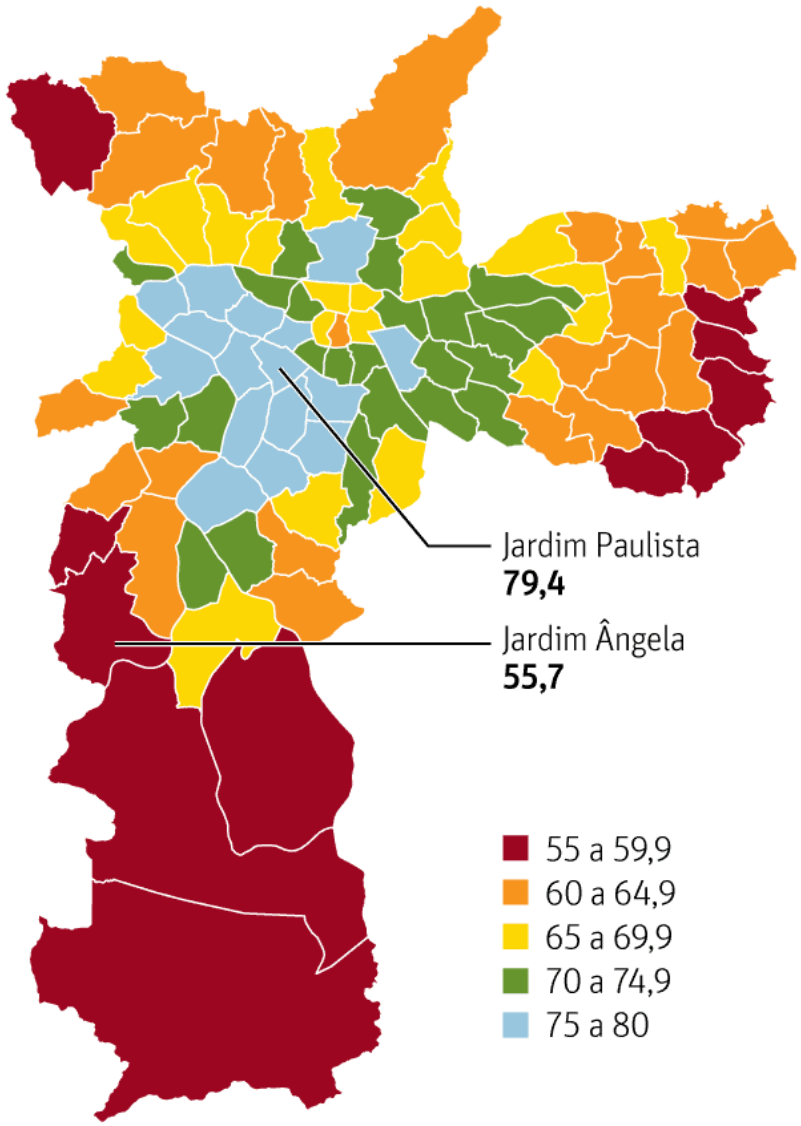
A mobilidade urbana, nesse sentido, se converteu em fator de diferenciação de classe social e desigualdade urbana, já que o direito à cidade e circulação não está garantido em sua amplitude ao conjunto da classe trabalhadora, sobretudo, aos trabalhadores (as) precários (as) de baixa renda e em condições de pobreza e miserabilidade. Isso provoca uma condição de "exílio" na periferia e que podemos entender como confinamento e restrição espacial, já que a riqueza social, distribuída desigualmente pela cidade, não é apropriada por essa camada de trabalhadores. Tal mobilidade está subsumida à circulação em geral do capital, já que a indústria de transporte privado detém o monopólio da acumulação nos meios de transporte coletivo, o que, a cada ano, torna o transporte mais caro e sob condições às vezes precárias de circulação da força de trabalho.

Por isso, a experiência da classe trabalhadora precarizada e pobre em sua reprodução social é distinta das demais classes e camadas sociais. Ela manifesta o peso de uma profunda divisão socioespacial do trabalho não apenas pela posição e renda advindas do trabalho, mas de sua *condição socioespacial* que caracteriza as condições de moradia,

[243] Na Pesquisa Seade (2020) feita em São Paulo, 35% da população saem para o comércio do dia a dia; 32,6%, para visitar amigos e parentes; 27,1%, para o lazer; 15,7%, para atividades religiosas; 12,6%, para compras; 10,4%, para práticas esportivas; 8%, para cultura; e 6,7%, para serviços de saúde. Contudo, 22,3% não costumam sair nem aos finais de semana.

trabalho, reprodução e vida, evidenciando que a mobilidade social depende também da mobilidade urbana. Não por acaso, a expectativa de vida é menor nas periferias:

Figura 124: Expectativa de Vida – Média de Idade ao Morrer – 2017



Fonte: Folha de São Paulo/Rede Nossa São Paulo, Mapa da Desigualdade 2017.

A expectativa de vida na cidade de São Paulo evidencia as diferentes condições de classes pela divisão socioespacial do trabalho na economia política da urbanização. As melhores condições de vida e longevidade estão nos distritos do quadrante sudoeste, centro expandido e nos subúrbios. O Jardim Paulista apresentava, em 2017, as melhores condições em relação aos 96 distritos da cidade com a expectativa média de vida de 79,4 anos, enquanto o Jardim Ângela, na periferia sul, a média mais baixa de 55,7 anos – diferença de 24 anos de vida –, distrito que, em 2019, apresentou a maior concentração da população negra na cidade. Vemos os efeitos da tríplice segregação socioespacial, étnico-racial e urbana que incide sobre

as condições de vida e reprodução de trabalhadores (as) negros (as) das periferias. Em 2019, o Mapa da Desigualdade da Rede Nossa São Paulo mostrou que, no distrito de Moema, elevou-se a média da expectativa máxima de vida para 80,6 anos, enquanto subiu também no distrito de Cidade Tiradentes a média mínima para 57,3 anos – diferença de 23,3 anos de vida.

A reforma da previdência aprovada em 2019, que propagou o discurso da necessidade da reforma baseada no aumento da expectativa de vida, tomou por base as condições de vida das classes médias e dominantes, e ignorou a baixa expectativa de vida de trabalhadores precários, negros e periféricos, aspecto que criará uma condição mais perversa de vida e reprodução para esses trabalhadores. Os deputados e senadores que votaram a favor tomaram por base o universo de sua classe de origem na posição atual, ignorando a precária realidade vivida pela classe trabalhadora em um país que houve trezentos anos de escravidão.

O abismo que separa bairros, distritos e áreas de concentração das camadas de mais alta renda daquelas onde se concentram os trabalhadores precários mais pobres tem variado pouco, como tem demonstrado as pesquisas da Rede Nossa São Paulo. Essa condição de perpetuação da desigualdade baseia-se na divisão socioespacial das classes sociais que, separadas pela divisão técnica e social do trabalho, estão também cindidas no espaço urbano de acordo com as condições sociais, econômicas e vida de cada classe social. A maior concentração de favelas em 2019 localizava-se nos distritos das periferias, mas também verificou-se nos subúrbios. Vila Andrade (periferia sul) reduziu em 2019 para 49,15% de proporção de domicílios em favela; seguida por Brasilândia (periferia norte-noroeste) com a proporção de 29,6%; Sacomã (subúrbio sul) 27,98%; Vila Sônia (subúrbio oeste) 27,72%; Capão Redondo (periferia sul) 27,66%; Campo Limpo (subúrbio sul) 27,63%; Jardim Ângela 25,83% e Jardim São Luís (periferia sul) 24,09%. Essa concentração de favelas na Zona Sul de São Paulo justificar-se-ia pela proximidade delas com o quadrante sudoeste, território onde se concentram a maior parte dos empregos na metrópole e residências das classes dominantes.

Somadas as precárias condições de trabalho (produção) e moradia, educação, saúde, lazer e procriação (reprodução), a mobilidade e o meio de transporte também potencializam essa desigualdade urbana. Todavia, essa sociedade vista do abismo, expressão de Martins (2002) para evidenciar as condições de desigualdade e questionar que não se trata apenas de gerir a distribuição de renda, como pensam muitos fascinados economistas e cientistas sociais pelo fetiche do economismo ideológico da acumulação capitalista, produzido pela mesma economia causadora da pobreza que condenamos. Ele enfatiza a questão como sendo mais social do que econômica, porque se trata da distribuição equitativa dos benefícios sociais, culturais e políticos cuja sociedade contemporânea tem sido capaz de produzir, mas

não tem sido capaz de repartir, ao reforçar que esse "desenvolvimento" anômalo produz e dissemina privações.

Há uma diferença importante entre bens de consumos (economia) e bens sociais (direitos). Um trabalhador pobre pode morar em um barraco na favela, trabalhar como teleoperador e ter acesso a bens de consumo como televisores, celular e até um carro na garagem. Nisso, ele teve acesso aos bens de consumo, mas não aos bens sociais como uma moradia adequada. Isso caracterizaria o que Martins (2002) chamou de abismo, o qual ele define como *inclusão perversa*, porque a questão não é apenas de carência material, já que a sociedade brasileira produz riqueza, mas de distribuição e equidade no acesso a essa riqueza produzida, o que vai produzir o cotidiano da mobilidade perversa. Nesse sentido, examinemos a visão sobre direito à cidade de alguns depoimentos de entrevistados (as) dos grupos focais para ampliar a noção de *condição socioespacial* a partir da divisão espacial do trabalho:

> Quando eu pagava, eu pegava o metrô pra chegar mais rápido. Meu patrão virou e fez assim pra mim "Olha, eu não vou poder pagar mais o metrô pra você, porque não dá". Disse pra ele "mas você nunca pagou, quem sempre pagou fui eu" (Benedita Oliveira, 2018).
>
> Às vezes você deixa de dar uma qualidade de vida pra pagar a condução. Então, isso ajuda também na educação. Porque o Passe Livre ajuda, pois criança não estuda aqui, estuda há três, quatro quadras, e vai com segurança também, não sai andando, atravessando a avenida, eu acho importante (Adriana dos Santos, 2018).
>
> Mas eu já tive a experiência de morar perto do trabalho e é outra vida! Eu gastava até dez minutos para chegar ao trabalho. Meu Deus! (Verbênia Brito, 2019).
>
> O que eu acho é que o transporte tinha que ser vinte quatro horas. Eu sou a favor disso: vinte quatro horas! Esse intervalo que eles pedem pra fazer realmente prejudica muito a gente. O lazer que a gente tem às vezes trabalhador que fica no happy hour, ou se você quer se reunir com seus amigos de trabalho. Você tem que estar toda hora olhando no relógio. Você é condicionado cara. Por causa dos horários. Eles fecham meia noite e abre as portas às quatro. E acontece muito acidente. Os jovens. O jovem trabalhador né. Eles ficam tudo à mercê, eles ficam tudo (Bene Tavares, 2018).
>
> Eu cheguei a morar em Barueri, foi o melhor lugar dentro de São Paulo que eu morei. Hospital lá é maravilhoso e é público. Parece hospital de rico. O atendimento é outro. Os ônibus são outros e é uma empresa só, é só a Benfica que atende em Barueri. E mesmo a periferia é totalmente diferente. Você não vê sujeira na rua. Você não vê bagunça. Tem os bagunceiros, mas sempre tem quem conserte. Na época que eu morava lá não tinha um terminal. Hoje construíram um terminal de ônibus dentro da favela. É dentro da favela. Então quer dizer, valorizou a nós que trabalha fora (Eliana dos Santos, 2018).

Para chegar mais rápido ao trabalho, Benedita precisou pagar mais caro para ir de metrô; Adriana destacou a importância do passe-livre na qualidade de vida, já que não precisa dispor desse gasto e pode gastar em outras necessidades; Verbênia relatou a importância de morar perto do trabalho, aspecto que é condição para algumas pessoas, mas a maioria mora muito distante; Bene reivindicou o funcionamento do transporte por 24 horas entendendo a

importância do lazer, mas também de quem trabalha de madrugada; e a Eliana destacou a construção de um terminal de ônibus na favela, algo que marcou sua experiência de vida na cidade de Barueri, sub-região oeste da RMSP.

O espaço percebido por nossos (as) entrevistados (as) mostra uma expectativa – quase nunca cumprida – de melhorias no sistema de transporte, condições de vida e reprodução que não são contempladas socialmente, precisamente pelo aspecto de que essa é a confirmação da regra da desigualdade estrutural de nossa sociedade. Os (as) participantes que responderam os questionários destacaram ainda os seguintes aspectos:

> Eu me mudaria para perto do trabalho, aliás, vou me mudar no próximo ano. Vou me mudar para diminuir o tempo que gasto com a locomoção, bem como a energia empregada em se locomover. Além disso, quero ficar mais próxima das minhas atividades de lazer, que acabam sendo na região central também, por causa do círculo de amizades do trabalho, da faculdade etc., você vai migrando para o centro. A oferta de transporte coletivo, as opções, o preço e o horário de funcionamento deveriam mudar e ser 24h por dia o metrô e CPTM. Deveria ter grandes empresas e boas ofertas de emprego em todas as regiões da cidade e não apenas na região central e no novo centro (Zona Sul) (Gabriela Nogueira, 2019).
>
> O transporte coletivo deveria operar na região de melhor maneira, melhorar o transporte entre cidades e até entre os bairros da Zona Leste. Como em Guaianases, São Miguel, São Mateus. O trem dá conta de muita coisa, porém, fecha meia noite e meia e os ônibus não funcionam depois disso. E durante o dia funcionam de hora em hora. Deveria haver mais mobilidade na Zona Leste, de ônibus e trens e não só ônibus para locais de trabalhos, mas, para locais de lazer também (João da Conceição, 2019).
>
> Aumentando a quantidade de transporte automaticamente a condução não fica tão lotada. Que as pessoas de nível médio e baixo tivesse mais facilidade de moradia, não apenas as pessoas de nível alto. Nós pobres só vamos para a cidade a trabalho na maioria das vezes, ou quando tem algum evento como, por exemplo, shows que não tem em nosso bairro (Jéssica Sousa, 2019).
>
> O Metrô deveria chegar a todas as regiões da cidade, para facilitar a vida dos trabalhadores e estudantes periféricos, otimizando o tempo e contribuindo para a qualidade de vida. Que as políticas públicas cheguem firme em todos os bairros, que o periférico não precise ir até o centro para acessar teatro, cinemas e etc. A cidade deveria ser para todos e principalmente para aqueles que a constroem (Allan Cunha, 2019).
>
> Sem dúvidas priorizar e ampliar a malha ferroviária, o transporte sobre trilhos tem todas as vantagens possíveis. Deveria mudar e descentralizar o lazer (Janaína Monteiro, 2019).
>
> Deveria mudar no transporte a qualidade, mais variedade de opções, e que o trabalhador possa estar mais perto do emprego para que o transporte não seja tão lotado. Pensar no bem estar do trabalhador, com uma cidade que estimule o emprego mais próximo do trabalhador, com mais infraestrutura e opções de circulação dentro da cidade e da região metropolitana como um todo, e porque não a outros estados (Ireldo Alves, 2019).
>
> Deveria haver linhas de ônibus circulares entre os bairros próximos, demora muito para chegar a alguns lugares porque é fora de mão. Como sair da minha casa e ir para o Encosta Norte, bairro próximo, mas não tem uma linha de ônibus que acessa. Ampliar a malha ferroviária para as periferias, ter trens ou metrôs circulares e transversais. Vou muito para Santo André, é próximo de Guaianases, mas preciso ir

> de trem até o Brás e depois ir sentido ABC, é uma volta que eu dou (Renata Sousa, 2019).

O espaço vivido possibilita o espaço percebido da desigualdade como nos relatos acima, ao evidenciar expectativas e como algumas delas poderiam ser realizadas no capitalismo. Contudo, a condição de dependência econômica e do imperialismo que incidem na formação social brasileira impossibilitam muitas dessas resoluções, devido à dependência econômica da *urbanização rodoviarista* que está baseada no tripé industrial automobilístico, petrolífero e construção civil, além da alta concentração de renda das classes dominantes. Quando a Gabriela Nogueira diz que pretende mudar de residência para próximo de seu trabalho porque não aguenta mais sofrer com os longos deslocamentos diários, ela está explicitando a *condição socioespacial* de trabalhadores (as) que vivem nas periferias. Alguns talvez consigam mudar para perto do trabalho, mas a maioria continua vivendo o "exílio" da periferia sendo consumido pelos longos deslocamentos diários residência-trabalho.

O funcionamento e o aumento da oferta de transportes coletivos destacados pelos (as) entrevistados (as) mostram as necessidades de reprodução da vida que não está sendo contemplada pela lógica de produção do capital no setor de transporte aos trabalhadores. O apelo para o funcionamento 24 horas do metrô e de algumas linhas de ônibus expõe uma necessidade de circulação da classe trabalhadora para o trabalho, mas também para o lazer e diversão. No geral, os indivíduos precisam se adequar aos horários do transporte para realizar suas atividades fora do trabalho, o que tem limitado a convivência do tecido da vida. Além disso, o transporte entre municípios também é problemático, já que depende de linhas intermunicipais que tem uma tarifa elevada para os padrões dos trabalhadores que circulam ao trabalho por causa do vale-transporte e nem sempre dispõe de recursos para circular em fins de semana para o lazer, levando em consideração também que os trabalhadores formais são os que possuem esse direito, enquanto parte dos trabalhadores informais não tem vale-transporte.

Metrô nas periferias, linhas circulares de ônibus, maior oferta de transporte para reduzir a lotação e empregos nas periferias foram os apontamentos dos (as) entrevistados (as) para melhoria dos sistema de transporte coletivo e diminuição da segregação urbana existente entre a residência e o trabalho. Contudo, a *condição socioespacial* que vivem nos transportes decorrentes dos deslocamentos mostra um espaço vivido repleto de contradições, conflitos, estranhamentos, precariedades e dificuldades; mas também solidariedade, empatia, resistência e sentido comum da existência, porque só quem é trabalhador (as) pobre e que depende todo dia do transporte coletivo sabe as dificuldades e vivências nesse espaço de circulação.

O cotidiano desse espaço vivido na circulação mostra uma *condição socioespacial* que é inerente à classe trabalhadora periférica, pois não é vivido por outras classes. Essa

vivência cotidiana evidencia como tal condição espacial articula-se às condições de trabalho e moradia e incidem nas condições de mobilidade precária e restrita desses (as) trabalhadores (as). Então, é fundamental localizar as raízes desse problema no processo de circulação.

Uma das raízes do elevado tempo de deslocamento de quem vive nas periferias advém da segregação entre residência e trabalho, que tem por fundamento a tríade capital, trabalho e terra através da segregação socioespacial, racial e urbana. O Estado, por meio de seus governos, poderia mitigar e ampliar a malha metroferroviária, o que melhoraria as condições de transporte e diminuiria o tempo de deslocamento. No entanto, não eliminaria a segregação urbana se não fomentasse políticas de distribuição dos empregos, lazer e cultura pelas periferias para reduzir a necessidade de longos deslocamentos diários residência-atividade, e regulasse os limites do preço da terra que é dominado pelo setor imobiliário.

Como bem analisou Lefebvre (2016: p. 138), a economia política consiste numa teoria da produção industrial, do crescimento, da repartição e da transformação de produtos. Porém, ela se transformou numa economia política do espaço e da urbanização a partir da produção do urbano e do cotidiano na lógica do valor, o que acarreta todas suas contradições por meio da produção social e apropriação privada da riqueza, produzindo espaços diferenciados por classes sociais que são a expressão da divisão de classes na sociedade.

A questão da terra é central nessa sociabilidade, em decorrência do aspecto de que os terrenos estão ocupados e com alto preço para a expansão de metrô e trem de superfície, que seria a maneira mais econômica de expansão do sistema metroferroviário, o que eleva as dificuldades de investimentos do Estado e, muitas vezes, desinteresse de governos que sabem que uma obra de metrô leva entre 5 e 10 anos de construção subterrânea (túnel) ou mesmos o desafio de construção suspensa (viaduto), condição que torna mais cara sua expansão. Os países de economia central do capitalismo na Europa, Ásia e América do Norte desenvolveram sistemas de transportes como resultado do desenvolvimento de suas economias locais, baseadas também na exploração colonial e neocolonial de outras economias, basta observar as extensas malhas metroferroviárias de Nova Iorque, Chicago, Los Angeles, Paris, Londres, Madrid, Moscou, Zurique, Pequim, Hong Kong, Tóquio, Seul, etc. Todavia, essas cidades também se estruturam com base na segregação urbana, apesar de que há diferenças significativas entre cada uma delas, mas estruturaram o sistema metroviário antes da ocupação urbana generalizada de suas metrópoles.

Por isso, a partir da segregação nas metrópoles, tem ganhado relevância a questão da acessibilidade urbana, considerada, na literatura, uma questão central de planejamento e avaliação de políticas de transporte. Todavia, embora a acessibilidade esteja sendo

desenvolvida nas pesquisas teóricas e empíricas da literatura especializada, foi somente nos últimos vinte anos que agências de transportes em cidades europeias e norte americanas vêm se atentando para essa questão fundamental dos deslocamentos entre localidades (IPEA 2019 *apud* Boijoly e El-Geneidy, 2017; Papa *et al.*, 2015).

Em um estudo realizado pelo IPEA (2019), os autores enfatizam que para influenciar a acessibilidade urbana haveria duas intervenções possíveis: no sistema de transporte ou na localização das oportunidades e serviços. A análise desse estudo mostra que no Brasil, via de regra, a política de transporte nas cidades ainda é largamente focada na nos deslocamentos em vez da mobilidade urbana, ao buscar soluções para aumentar a velocidade dos fluxos de veículos, diminuir congestionamentos e tempos de viagem etc. (Vasconcellos, 2018). As pesquisas sobre acessibilidade, que incorporam na análise a localização relativa dos indivíduos e oportunidades, vêm ganhando espaço, mas ainda encontram-se restritas a estudos de casos de algumas poucas cidades. Isso se deve ao difícil acesso, em alguns municípios, aos dados abertos com informações geolocalizadas dos sistemas de transportes públicos e da distribuição espacial de serviços e atividades econômicas. (IPEA, 2019: p. 07).

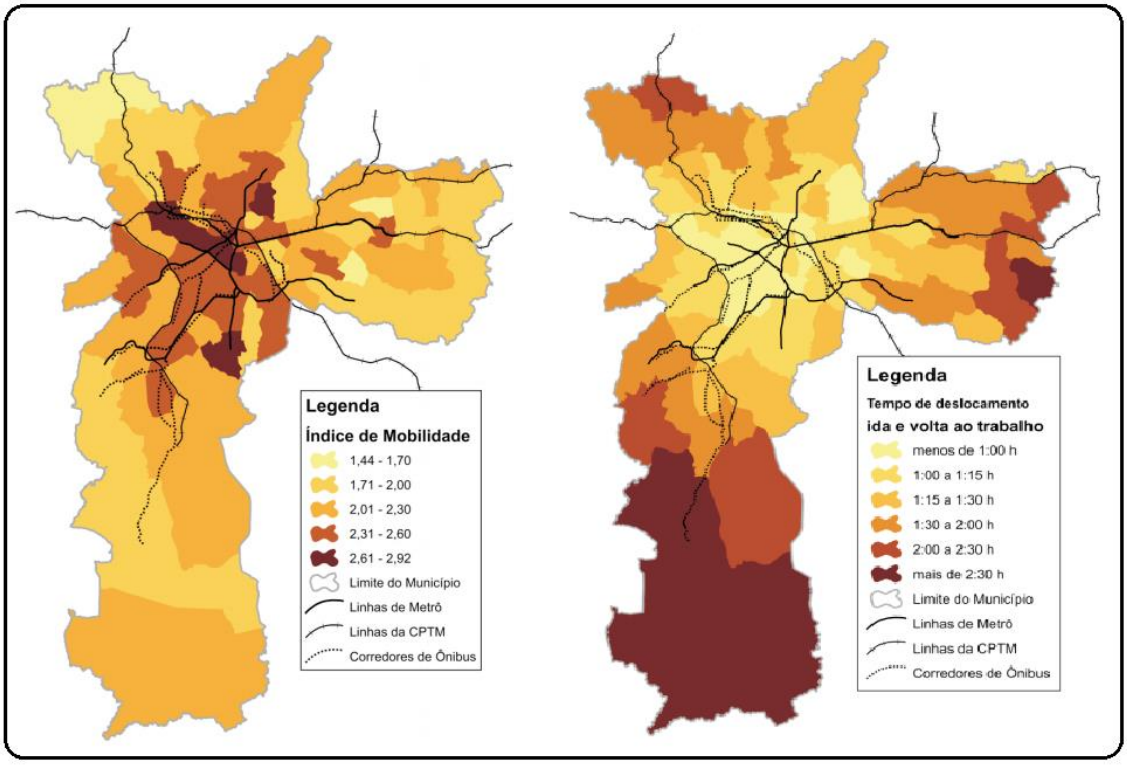
A noção de acessibilidade[244] refere-se à facilidade de como os indivíduos conseguem acessar lugares e oportunidades em menos tempo e de fácil acesso, mas entende-se, também, inversamente, uma característica de lugares e oportunidades em termos de quão facilmente eles podem ser alcançados pela população. Essa noção é diferente, porém, complementar à de mobilidade urbana. Tal como problematiza o estudo do IPEA, a mobilidade não é um fim em si mesma, porque os indivíduos se deslocam como um meio para acessar as atividades no destino das viagens, incluindo as oportunidades de emprego, lazer, serviços, entre outras (IPEA, 2019: p. 08). O estudo destaca que as condições de acesso a oportunidades são desigualmente distribuídas no território e entre grupos sociais, e, acrescemos aqui, entre as classes sociais. Famílias de trabalhadores de baixa renda, pessoas idosas ou com necessidades especiais, mulheres e população negra sofrem de modo desproporcional com as desvantagens dos transportes. Esses problemas são agudos em áreas periféricas de baixa renda, onde o transporte é deficiente, combinado com a falta de oportunidades econômicas e serviços básicos, aspectos que tendem a agravar a pobreza e as

[244] Para os pesquisadores do IPEA (2019: p. 09), o conceito de acessibilidade é central em estudos de transportes por várias razões. Esse conceito articula de maneira mais explícita como políticas de transporte e políticas de desenvolvimento e uso do solo urbano interagem de maneira a impactar as capacidades das pessoas de se deslocarem nas cidades. O acesso a postos de trabalho, serviços de saúde e educação tem papel fundamental para a satisfação das necessidades individuais e sociais, e é uma condição necessária, embora não suficiente, para a expansão da liberdade de escola das pessoas. Ademais, a ideia da acessibilidade traz à tona a dimensão espacial da injustiça e desigualdade no acesso a oportunidades, e ajuda a incorporar de maneira explícita a noção de espaço no desenho de políticas destinadas a enfrentar essas injustiças.

desigualdades socioespaciais. Nesse sentido, ao mesmo tempo em que essas restrições de acesso a oportunidades refletem as desigualdades sociais e espaciais existentes nas cidades, elas também agem como uma força que aprofunda e reforça essas desigualdades (IPEA, 2019: p. 10).

Essas desigualdades socioespaciais decorrem da divisão social do trabalho e, consequentemente, da divisão de classes no modo de produção capitalista dependente que se desenvolveu no país, dimensões ocultas em alguns estudos sobre mobilidade urbana. No município de São Paulo são perceptíveis as diferenças entre áreas urbanas, a partir do índice de mobilidade e o tempo de viagem por distritos, como mostra a figura a seguir:

Figura 125: Índice de Mobilidade e Tempo Médio de Deslocamento por Distritos – Município de São Paulo – 2017



Fonte: Metrô-Pesquisa OD 2017. Elaboração SMDU / Geoinfo.

A Figura 125 mostra o índice de mobilidade (IM)[245] por distrito, e refere-se à quantidade de viagens realizadas por habitantes em cada um deles. Conforme o Relatório do Metrô (Metrô, 2019), o número de viagens realizadas depende de fatores como renda domiciliar, composição etária da população e nível de escolaridade, variáveis que têm influência significativa na determinação do IM. Como se vê no mapa, os melhores indicadores do IM estão no centro expandido e seu entorno imediato em alguns subúrbios, em

[245] O índice de mobilidade é calculado com base no número de viagens feitas com o número de habitantes. Quanto mais viagens por habitantes, maior o índice.

localizações que os indivíduos residentes realizam mais deslocamentos se comparados aos habitantes das periferias. Nesse mapa observamos também que não há um padrão fixo de determinação do índice, mas variável de acordo com o distrito ou área de residência. Mobilidade e acessibilidade são maiores para habitantes do centro expandido seguidos por habitantes dos subúrbios, enquanto os habitantes das periferias, sobretudo, nos extremos das periferias, estão no polo oposto que, se comparado ao mapa do tempo de deslocamento, evidencia que onde o IM é menor o tempo de deslocamento é maior. Então, os distritos que concentram a maior rede de transporte de massas (metrô, trens e corredores de ônibus) são aqueles com índices mais elevados de mobilidade.

Por isso, a análise da formação e configuração do espaço urbano decorrente das relações de classes e do espaço social correspondente permite apreender o movimento de deslocamento e fluxo de indivíduos não apenas pela quantidade de viagens, que tende sempre a aumentar a cada Pesquisa OD, mas a partir da distinção entre deslocamentos, condições de vida e reprodução daqueles que realizam as viagens, o que possibilita dimensionar as diferenças entre as classes a partir dos espaços diferenciais inseridos nas áreas segregadas do urbano (centro expandido, subúrbios, periferias), bem como diferenciada por meio das relações de classes a mobilidade cotidiana de quem vive no centro expandido e parte dos subúrbios – porque dispõe das melhores condições de reprodução e dispõe de *mobilidade ampla* – do cotidiano da mobilidade perversa de quem vive nas periferias – e que vive sob as consequências da *mobilidade restrita*.

Com efeito, não parece ser o desenvolvimento tecnológico do transporte que resolverá o problema do cotidiano da mobilidade perversa de maior parte da classe trabalhadora periférica, haja vista que tal desenvolvimento está imerso no fetiche da tecnologia[246] que oculta relações e desigualdades de classes, além de criar a ilusão de que a tecnologia resolveria problemas sociais. É necessário entender, como analisou Harvey (2014), a partir de Lefebvre (2008; 2009), que a cidade tradicional foi "morta" pelo desenvolvimento capitalista descontrolado, vitimada por sua interminável necessidade de dispor da acumulação desenfreada de capital capaz de financiar a expansão interminável e desordenada do crescimento urbano. Então, nossa tarefa política consistiria em imaginar e reconstituir um tipo totalmente novo de cidade a partir do repulsivo caos de um desenfreado capital globalizante e urbanizador, e isso passa pela criação de um movimento anticapitalista, cujo objetivo central seja a transformação da vida urbana do nosso cotidiano. Como enfatizou Harvey:

[246] Ver NOVAES, Henrique. *O fetiche da tecnologia*: a experiência das fábricas recuperadas. São Paulo: Expressão Popular, 2010.

> Somente quando a política se concentrar na produção e reprodução da vida urbana como processo de trabalho essencial que dê origem a impulsos revolucionários será possível concretizar lutas anticapitalistas capazes de transformar radicalmente a vida cotidiana. [...] O direito à cidade é, portanto, muito mais do que um direito de acesso individual ou grupal aos recursos que a cidade incorpora: é um direito de mudar e reinventar a cidade mais de acordo com nossos mais profundos desejos. Além disso, é um direito mais coletivo do que individual, uma vez que reinventar a cidade depende inevitavelmente do exercício de um poder coletivo sobre o processo de urbanização (Harvey, 2014: p. 21; 28).

Nesse sentido, a economia política da urbanização e da cidade precisa ser virada do avesso por um processo de apropriação em que o trabalhador coletivo do capital se assuma como coletivo de trabalhadores autônomos e independentes, que assumam o poder enquanto produtores, autogestores e definidores da política econômica do urbano, num movimento de inversão dessa contradição em que os poderes definidores da produção e reprodução da cidade, atualmente nas mãos de poucos indivíduos representantes das classes dominantes da sociedade que induzem a política econômica da sociedade para seus interesses de classes, no momento em que tais mudanças sejam expressão da emancipação do trabalho na produção e reinvenção da cidade pela reprodução. Se a consciência de classe trabalhadora passa por dificuldades de desenvolvimento no âmbito do trabalho, considerando os aperfeiçoados mecanismos ideológicos do capital de controle da força de trabalho no ambiente laboral, ela pode se desenvolver a partir de práticas sociais no espaço urbano, onde as relações de classes se evidenciam nos espaços diferenciais e no âmbito da reprodução social.

Diante dessas questões, é preciso repensar a questão da mobilidade urbana, da acessibilidade aos espaços diferenciados e das necessidades de reprodução social a partir de determinantes das diferentes classes, para assim evidenciar as determinações sociais, políticas, econômicas e ideológicas da produção do urbano, mediado por seus vetores de valorização imobiliária e de reprodução do capital. Tal é a condição espacial do capital que se sobrepõe às condições espaciais da classe trabalhadora periférica. O processo de produção do espaço se desdobra em processo de trabalho – porque depende do trabalhador da construção civil, de engenheiros, arquitetos, etc., para se viabilizar –, e em processo de acumulação e valorização do capital – produtor de valor. Como o valor de troca não existe sem o valor de uso na relação do valor, para tal inversão, cabe realizar aquilo que Odete Seabra (1996) havia indicado: a insurreição do uso. Para a autora, o conflito pelo uso do espaço estaria revelando o fundamento do processo social: a apropriação do trabalho lutando contra a propriedade do capital. Ela definiu a propriedade como não-apropriação, que provoca restrição concreta do uso; enquanto a apropriação como o fim da alienação, ao destacar que a insurreição do uso provoca aberturas no pensamento e na prática social na apreensão da práxis no espaço urbano.

Ademais, algumas considerações sobre as necessidades de transformação são importantes, já que é preciso ir até a raiz do problema. Retomando as contribuições desta tese mediante a articulação entre relações de classes e relações socioespaciais, o tempo de deslocamento implica no tempo de trajeto – de acordo com os meios de transportes disponíveis –, e no espaço desse trajeto. Por isso, os meios de transporte apresentam-se como mediação fundamental entre produção e reprodução social. Contudo, Marx (2014) já havia analisado uma relação anterior. Para o autor, a relação de compra e venda da força de trabalho pelo capital constitui o primeiro estágio da circulação – a primeira metamorfose da mercadoria. Para que o capital-dinheiro se transforme em capital-produção e retorne como capital-dinheiro acrescido, é necessária a existência de trabalhadores assalariados livres. Então, a relação de capital existente decorre das condições de circulação que, por sua vez, implica nas condições das relações de classes, pois não há capital produzido sem circulação e realização, mas também não há produção de capital sem circulação e controle da força de trabalho. A força de trabalho é a única mercadoria que transporta a si mesma para os postos de trabalho. Mas o trabalhador não tem o cavalo alado de Perseu nem as trilhas de Peabiru dos povos originários da América do Sul, por isso necessita das linhas de trem, metrô e ônibus para circular.

A indústria do transporte produz a viagem que é consumida pelos trabalhadores no próprio processo de produção, que é também seu processo de circulação. Com isso, por um lado, a rotatividade do capital é acelerada e permite a realização do valor mais rápido que em outros setores. Por esse motivo, as empresas de ônibus detêm um monopólio territorial do transporte metropolitano em São Paulo. Por outro lado, o direito à cidade de apropriação da riqueza produzida e distribuída desigualmente no espaço urbano não se realiza, já que a circulação para o lazer, a cultura, o passeio, etc., se tornar uma barreira espacial para boa parte dos trabalhadores precários da periferia. Em nossas entrevistas, percebemos que trabalhadoras da limpeza e domésticas sonham em conhecer lugares como Parque do Ibirapuera, Museu do Ipiranga e Avenida Paulista.

Isso exposto, a questão central parece não ser de acessibilidade urbana, apesar de sua importância, mas da *condição socioespacial* da classe trabalhadora periférica que perpassa o trabalho precário. Tampouco de mobilidade social, haja vista que parte dos trabalhadores precários não vê durante uma vida inteira a possibilidade de ascensão por renda e consumo para outro patamar, reproduzindo condições precárias de existência de seus pais.

Outra questão que se apresenta como elemento de *mobilidade restrita* na sociabilidade do capital aos trabalhadores é o da instituição família. Importante para a

reprodução social das diferentes classes, a família mononuclear burguesa que predomina nessa sociedade e se torna um problema no caso de famílias numerosas de trabalhadores de baixa renda, não apenas porque os custos de reprodução social aumentam, sobretudo, quando não há programas de transferência de renda para apoiar essas famílias, mas no caso dos deslocamentos para escolas, lazer e cultura, as dificuldades aumentam, já que "se não é possível fazer para todos, não se faz". A ideologia da família burguesa é reproduzida com naturalidade e sempre apresentada em propagandas na televisão sob o estereotipo da família feliz da propaganda de margarina, em sua maioria, famílias de população branca, sem levar em consideração outros arranjos. Sophie Lewis (2020) analisou a família pela indagação: como pode o espaço definido pelas assimetrias de poder do trabalho doméstico (sendo o trabalho reprodutivo tão generificado), pelo endividamento de aluguel e financiamento, pela propriedade imobiliária e fundiária, pela parentalidade patriarcal e instituição do casamento beneficiar a saúde em tempos de coronavírus? Como pesquisas têm levantado, o espaço doméstico é o lugar onde ocorrem os maiores casos de violência de gênero e infantil.

A família privada como modo de reprodução, afirma Lewis, nos generifica, nacionaliza e racializa. Mas ela também nos torna classista, ao nos submeter a uma normatização voltada para o trabalho produtivo e minimizar os custos de reprodução para o capital enquanto maximiza o trabalho de reprodução social de seres humanos (ao longo de bilhões de caixinhas, cada uma delas equipadas com sua própria cozinha, micro-creche, lavanderia, etc.) (Lewis, 2020).

Nesse sentido, a família é o espaço de relações mais próxima e afetiva dos indivíduos, mas também, em alguns casos, fator de distanciamento social para a vivência de outras potencialidades humanas. No caso de trabalhadores, que vivem dia após dia para garantir sua reprodução e de sua família, a família parece lhe retirar a possibilidade de autonomia e radicalização no trabalho para fazer greves, por exemplo, e enfrentar os absurdos do capital. As decisões de alguns indivíduos são tomadas pensando sempre em sua prole (família), que se reproduzem em espaços diferenciados, determinados pelas condições de classes e espaciais. Evidente que as condições materiais pesarão também em situações como essas, por isso a importância da organização coletiva dos trabalhadores para enfrentar os problemas e lutar por seus interesses enquanto classe. Tal como já havia destacado Marx e Engels (2007), consciência é sempre consciência do meio sensível mais próximo. Por isso, o ser social se forja nos espaços vividos e percebidos que circula – a família, a escola, o trabalho, o sindicato, o teatro, o cinema, o shopping, etc. Portanto, a família também se reproduz em um espaço específico, seja com teto ou sem teto, seja na favela, no mutirão ou no

conjunto habitacional e bairros periféricos, mas suas barreiras espaciais de circulação carregam consigo determinantes da reprodução familiar, tal como nos casos objetos de análise nesta tese por meio de reportagens e entrevistas.

Quem não circula está privado de se apropriar da riqueza social e das belezas humanas existentes na cidade por meio das relações sociais. Por isso, o espaço urbano, na contradição que torna possível reunião, simultaneidade e encontro; e negação por meio da segregação, separação e divisão de classe, gênero e raça, manifesta o *comum*. Para Pierre Dardot e Christian Laval (2017), o *comum* seria a dimensão oculta e a condição ignorada do capitalismo mais moderno, princípio filosófico que deve permitir que se conceba um futuro possível para além do neoliberalismo, por isso, o *comum* está além do público e do privado. Para os autores a cooperação produtiva instaurada pelo capital é o fundamento objetivo do comunismo. Por isso, e após décadas de neoliberalismo que passou a ser duramente questionado com a crise do coronavírus em 2020, em decorrência da limitação do sistema de saúde em diversos países que sofreram com as políticas de austeridade do capital financeiro, tal como analisou Harvey (2013; 2014), ao destacar que se os bens públicos do Estado diminuem ou se transformam em mero instrumento para a acumulação privada, resta para a população pobre se auto-organizar para oferecerem-se seus próprios comuns. Então, o *comum* está presente na produção e, sobretudo, na reprodução do espaço urbano, e a reprodução social da força de trabalho passa a ser fundamental para uma luta anticapitalista.

Harvey (2014) destacou ainda que os movimentos sociais urbanos sempre têm um conteúdo de classe, mesmo quando são primariamente articulados em termos de direitos, cidadania e labuta da reprodução social. Todavia, o espaço tornou-se elemento fundamental na reprodução social da classe trabalhadora, de seus indivíduos e das mulheres e filhos, então, questões como moradia inacessível, salários precários, saúde pública, mudanças climáticas aparecem enquanto temas comuns no debate público feminista, questões relacionadas à reprodução da força de trabalho que mais afetam a esmagadora maioria das mulheres trabalhadoras em todo o mundo.

Por fim, a reprodução da classe trabalhadora perpassa as experiências vividas e percebidas no transporte metropolitano, espaço *comum* de relações sociais, conversas, interações, mas de conflitos, precariedade e até humilhação cotidiana. A experiência no transporte faz parte da formação da classe e do espaço social de sua reprodução, ao indicar mais uma camada de apreensão das relações de classes que, tal como a definição feminina de condição, nos mostra a importância do transporte e mobilidade urbana na reprodução da classe trabalhadora e suas barreiras espaciais e sociais da economia política da urbanização.

Conclusões

A *condição socioespacial* da classe trabalhadora foi analisada nesta tese mediante quatro determinações sociais, políticas e econômicas que incidem diretamente sobre o tempo de deslocamento socialmente determinado dos trabalhadores. O ponto de partida foi o exame da segregação socioespacial, étnico-racial e urbana, ao evidenciar que a dinâmica de mobilidade urbana origina-se nessa tríplice segregação por classe, cor e área que se habita na metrópole e estão imbricadas por territórios resultantes das relações espaciais. Tal mobilidade não pode ser compreendida sem a apreensão das contradições que constituem a forma, a estrutura e a função urbana dessa segregação, sobretudo, da segregação entre localização da residência e localização dos empregos. Nisso, os sistemas de transportes cumprem um papel decisivo na estruturação urbana da segregação resultante das diferentes condições espaciais das classes sociais que habitam, trabalham e gerem seus negócios na metrópole paulistana.

A segregação urbana evidencia a condição espacial de classe social que se assemelha à "corrida dos privilégios"[247], exercício desenvolvido por movimentos populares e negros com alguns participantes para evidenciar o que chamam de "privilégios", cujo objetivo é mostrar como essa desigualdade se manifesta entre indivíduos brancos e negros, homens e mulheres, classe média e classe trabalhadora popular. Entendemos que todo privilégio existente na sociedade capitalista dependente tem uma origem na divisão social do trabalho e de classe social, que está sempre mediada por questões étnico-raciais, de gênero e, em nossa análise, de localização da habitação no urbano. Numa corrida e concorrência entre indivíduos no mercado de trabalho para uma vaga de emprego, por exemplo, a questão da localização de bairro ou área na metrópole sempre foi uma condição desfavorável para os trabalhadores mais pobres. Muitos moradores de Cidade Tiradentes e Jardim Ângela tiveram que, às vezes, dizer que moravam em Itaquera, no primeiro caso, ou em Santo Amaro, no segundo, para conseguir a vaga de emprego. A localização socialmente construída baseia-se em desigualdades urbanas e explicita a existência dessa condição espacial entre indivíduos de classes sociais distintas.

[247] A caminhada do privilégio é um exercício para tornar visível e mais palpável a distribuição desigual de privilégios em nossa sociedade e começa com um grupo de pessoas, de pé, lado a lado. Em seguida, uma pessoa conduz o exercício com perguntas relativas a oportunidades, condições e situações que tiveram ou não acesso, e quem obteve acesso dá um passo à frente e quem não fica parado. As perguntas podem variar entre oportunidades de emprego, educação, família, trabalho, programas sociais, escolhas entre carreiras e filhos, violência, assédio, e outras. Mas o que se busca é evidenciar quem obteve "privilégio" e quem não. Geralmente a população negra e pobre é aquela que fica para trás nessa corrida. Em nossa tese tratamos da noção de condição como uma situação que se assemelha aos privilégios, entendendo que todo privilégio existente na sociedade origina-se do privilégio de classe social mediado por questões étnico-raciais e gênero. Ver Geledés, "Caminhada do privilégio", disponível em: <https://www.geledes.org.br/caminhada-do-privilegio/>. Acesso em 08/06/2020.

Com efeito, o tempo de deslocamento socialmente determinado, como um elemento fundamental da diferença entre as classes sociais, adquire dimensões do espaço-tempo que revelam o cotidiano da mobilidade perversa, o avesso da mobilidade cotidiana recomendada por especialistas em mobilidade urbana. A maior parte dos trabalhadores precários, na condição de pobreza e habitantes exilados das periferias, são os que realizam deslocamentos diários em mais tempo e distância, se comparados aos trabalhadores de classe média de "paletó", pequenos proprietários ou mesmo a burguesia que habita os subúrbios e o centro expandido. A distância espaço-temporal da periferia, em relação aos centros de empregos e serviços, concentrados no quadrante sudoeste do município de São Paulo, localização da burguesia e classe média alta, evidencia uma desigualdade nas condições de vida e reprodução da classe trabalhadora, sobretudo, sua camada mal paga e em funções precárias de trabalho, desigualdade originada no processo de acumulação e concentração das melhores condições de vida para as classes mais abastadas da sociedade nesse território.

As diferentes condições de vida entre as classes sociais são definidas não só no processo de produção, mas também no processo de reprodução. No processo de produção pressupomos que produção e circulação são indissociáveis, ainda que representem momentos diferentes do processo como um todo, por isso, a dinâmica de circulação é decisiva na realização do valor produzido na troca e apropriado por meio do uso por indivíduos, empresas e instituições. No processo de produção e circulação na sociedade o movimento do capital concentra empregos e atividades produtivas e segrega as populações por classes sociais distintas. A aglomeração urbana é resultado desse movimento, que necessita de trabalhadores relativamente próximos para sua produção e reprodução, trabalhadores que se originam naquilo que Marx (2013) chamou de superpopulação relativa e que vão ocupando e habitando as diferentes áreas da metrópole de acordo com suas possibilidades e condições.

As condições de vida das diferentes classes são mediadas pela condição espacial originada nas *condições de moradia* (distância da periferia aos centros de empregos – questão urbana) e revela a segregação residencial que incidem na desigualdade urbana; nas *condições de trabalho* e mobilidades social e urbana, que incidem no tempo de deslocamento e cotidiano da mobilidade perversa (vida cotidiana); e *condições de deslocamentos* por meio do espaço vivido e percebido como lugar de mediação entre produção e reprodução (espaço). A percepção espacial, por sua vez, decorre da experiência vivida nessas localizações e em espaços de circulação ocupados enquanto deslocamentos (fluxo) pela classe trabalhadora em decorrência dos sistemas viários existentes (redes), mas está, também, envolto em diversas representações num conflito que se desenvolve entre o vivido e o concebido. Por isso, classes

sociais diferentes têm problemas, poderes político-econômicos e espaços diferentes, condição espacial que leva as classes abastadas a realizar o domínio do tempo de deslocamento da classe trabalhadora pela segregação urbana, mais uma camada de sua dominação de classe.

A experiência da classe trabalhadora no transporte em meio ao cotidiano da mobilidade perversa foi analisada a partir de grupos focais e questionários que realizamos com quarenta participantes de diferentes áreas da metrópole. Dessas experiências analisadas concluímos que a condição espacial é percebida a partir das vivências cotidianas nos deslocamentos. Ao longo de suas vidas, trabalhadores (as) vivenciam diferentes experiências laborais e funções no trabalho que levam a diferentes condições de deslocamentos. Todavia, o que há de comum entre as categorias de trabalhadoras domésticas, diaristas e auxiliares de limpeza é a condição de um trabalho feminizado, racializado e "serviçal" que exige delas despertar de madrugada para chegar entre 6 e 7 horas da manhã nos postos de empregos e realizar parte do trabalho antes que outros trabalhadores cheguem como limpeza, café da manhã e outras atividades. Esse é um tipo de trabalho tradicional pré-capitalista de herança colonial que se expandiu da casa grande nos engenhos senhoriais para as empresas capitalistas e residências das classes médias e dominantes no capitalismo dependente brasileiro, e remete a condição do trabalho de reprodução dessas classes dominantes realizado pela população feminina e negra que, em alguns casos, se abdica de sua própria vida. Se a senzala se converteu em favela como espaço de moradia da população negra e pobre, o navio negreiro tornou-se ônibus e trem para a circulação precária dessa população de trabalhadores (as).

A triste morte do menino Miguel Otávio, de 5 anos, na cidade de Recife, no dia 02 de junho de 2020, é um caso que mostra a perversa condição de trabalho e espacial que sua mãe, Mirtes Silva, estava obrigada a encarar no meio da pandemia da covid-19. Em vez de ser liberada do trabalho com pagamento de seu salário pela patroa, para cumprir a quarentena em casa no momento em que seu filho também não tinha aula na escola, Mirtes teve que ir ao trabalho e levou seu filho[248]. Infelizmente, essa condição de trabalho, que é também uma condição étnico-racial de uma mãe negra, pobre e periférica, é condição para as mulheres negras que realizam esse tipo de atividade, até porque a terceira morte por covid no país foi de uma mulher negra e trabalhadora doméstica no Rio de Janeiro que não foi liberada pelos

[248] Ao ser solicitada para levar os cachorros da patroa para passear, Mirtes deixou seu filho aos seus cuidados e, infelizmente, ocorreu uma tragédia em decorrência da irresponsabilidade, descuido e racismo da patroa que, sem paciência de ficar com a criança que queria a mãe no momento em que fazia suas unhas, direcionou o menino ao elevador e o lançou a própria sorte, ao apertar o nono andar quando ele deveria descer ao térreo. Atitude essa que expressa como as classes dominantes tratam e enxergam a população negra, trabalhadora e pobre desse país. Ver G1, disponível em: <https://g1.globo.com/pe/pernambuco/noticia/2020/06/05/caso-miguel-como-foi-a-morte-do-menino-que-caiu-do-9o-andar-de-predio-no-recife.ghtml>. Acesso em 08/06/2020.

patrões que contraíram a doença e se curaram, porém, ela contraiu a doença no trabalho e veio a falecer.

Nesse sentido, a *condição socioespacial* pode ser apreendida pressupondo as condições de trabalho, moradia e deslocamentos desse conjunto de trabalhadores precários e, em muitos casos, na condição de informalidade no trabalho. Nesta tese priorizamos a análise das condições de deslocamentos, fazendo mediações com as condições de trabalho e moradia. Por isso, as condições de trabalho, moradia e deslocamento articulam-se como um enlace contraditório entre as classes sociais por implicação na definição do tempo de deslocamento, resultante de barreiras espaciais para a vida social de parte majoritária de trabalhadores (as) precarizados (as) na metrópole paulistana.

A *condição socioespacial* pode variar de acordo com a infraestrutura urbana de transporte existente, sobretudo, nas periferias, como nos casos dos teleoperadores Bene Tavares, morador de Itapecerica da Serra, sub-região sudoeste, e José Pires, morador do Jardim Ângela, periferia sul, que analisamos. Bene mora mais distante, mas chega mais rápido à Estação Capão Redondo da Linha 5-Lilás do Metrô por causa do corredor de ônibus, o que mostra a importância de políticas de corredores para priorizar o transporte coletivo. De acordo com o índice PIA do Mapa da Desigualdade 2019, o Jardim Ângela tem baixa concentração de emprego, 0,50 por dez habitantes, e está em 91ª posição entre 96 distritos, enquanto a Barra Funda concentra 59,24 por dez habitantes, primeiro distrito com maior concentração. Por isso, as condições de trabalho e moradia, mediada pela desigualdade urbana, são determinantes para os deslocamentos massivos das periferias para as localizações de emprego no centro expandido e em alguns subúrbios. A média de trabalhadores com baixíssima e baixa renda (até 4 salários mínimos) chegou em 2017 a 79,5% da população na periferia sul; 78% da população na periferia leste; e 76,85% na periferia norte-noroeste.

A fragmentação do fenômeno urbano foi apreendida pela delimitação de territórios distintos entre as classes sociais, resultado das relações espaciais produzidas socialmente pela segregação urbana. Como as periferias da metrópole estão mais distantes dos centros de empregos e construiu-se como espaço majoritário de reprodução da precarizada classe trabalhadora, ela representa o *tempo-espaço absoluto* designado por Harvey, na medida em que é absoluto para trabalhadores (as) que são consumidos por jornadas de trabalho de 8 a 12 horas diárias e ainda necessitam dispender entre 1h30 e 3 horas de deslocamentos, condição espacial decorrente do *desajuste espacial* entre mercado de terra e mercado de trabalho que incide diretamente na distância e nos meios de transporte para a realização desses deslocamentos, com consequências perversas para a reprodução da força de trabalho.

Em decorrência da desigualdade urbana, desenvolveram-se espaços diferenciados entre as classes sociais pelos territórios periferias, subúrbio e centro expandido, cada qual concentrando majoritariamente suas respectivas classes: trabalhadora popular (periferias); média e pequena burguesia (subúrbios); e média alta e burguesia (centro expandido e quadrante sudoeste). Isso não quer dizer que não haja concentração relevante de trabalhadores populares nos subúrbios e centro expandido, mas que as periferias tornaram-se seu espaço por excelência de reprodução. Por um lado, enquanto os trabalhadores periféricos seguem sangrando, sofrendo e agonizando nos deslocamentos diários e em meio às barreiras espaciais para sua reprodução, apreendemos que a formação das classes sociais, em geral, e da classe trabalhadora, em particular, perpassa as dimensões de segregação e mobilidade urbana como condição espacial diferenciada do tempo de deslocamento e acesso às oportunidades desigualmente distribuídas na metrópole paulistana. Por outro, as classes médias e pequeno burguesas, que ocupam majoritariamente os subúrbios e centro expandido, dispõem de deslocamentos em 360º em todas as direções, enquanto trabalhadores (as) precários (as) das periferias se deslocam em 90º para uma direção rumo ao centro expandido e alguns subúrbios.

Nos subúrbios e centro expandido de São Paulo, as classes médias e pequeno burguesas estão mais concentradas. No subúrbio leste, a média de ocupação da classe média chegou a 29,6%, enquanto trabalhadores de baixíssima e baixa renda a 63,1%; no subúrbio sul a classe média chegou a 37,2% e trabalhadores de baixa e baixíssima renda a 47,3%; no subúrbio norte-noroeste a classe média chegou a 32,4% e trabalhadores de baixíssima e baixa renda a 54,4%; e no centro expandido a classe média chegou a 39,6% e trabalhadores de baixa e baixíssima renda a 31,3%, mas, com uma diferença: no território do centro expandido há presença maior de uma classe média alta, 15,9%, e de uma burguesia, 13%. Em comparação à classe média nas periferias, na periferia leste chegou a 19,2%; na periferia sul a 17,6%; e na periferia norte-noroeste a 19,4%, sendo a presença da classe média alta de 2,5%, em média, e de burgueses irrisória, apenas 0,5%, em média. Os subúrbios expressam o *tempo-espaço relativo*, território intermediário entre as periferias e o centro expandido, enquanto o centro expandido o *tempo-espaço relacional*, por reunir a maior concentração de capital, trabalho e riqueza produzidos na forma de equipamentos públicos e privados, sistemas viários e outros.

Por isso, o resultado a que chegamos nesta investigação pode ser formulado da seguinte maneira: na produção e reprodução do espaço urbano na metrópole paulistana, a expansão dos subúrbios, espaço originário da nascente classe operária com a incipiente industrialização do final do século XIX e início do século XX, ocorreu mediante expansão da ferrovia e das vilas produzidas no entorno das estações que se inauguravam, representando o

ciclo de urbanização decorrente do ferroviarismo e do ciclo econômico do café. Por sua vez, a partir da década de 1930, outro ciclo de urbanização passou a preponderar na estruturação dos municípios da RMSP: a *urbanização rodoviarista*, decorrente da industrialização dependente baseada no tripé automotivo, petrolífero e construção civil. Tal forma urbana articulou-se às necessidades de produção e circulação do tripé industrial que lhe sustentou e ampliou as formas de acumulação do capital pela produção social do espaço, ao expandir as forças produtivas de circulação baseada em rodovias e avenidas que contribuíram para desencadear a periferização das cidades. Se o subúrbio foi resultado da revolução industrial, do ciclo do café e das ferrovias, a periferia resultou da *urbanização rodoviarista*, do fordismo periférico e da aglomeração urbana decorrente da industrialização pesada intensificada na década de 1950. Depois, com a autonomização da urbanização em relação à industrialização, a produção do espaço se desenvolveu pela expansão e valorização imobiliária articulada à expansão dos sistemas de transportes via modais metroviário, ferroviário ou rodoviário. Com isso, as construtoras e incorporadoras imobiliárias, que passaram a deter o poder de produção das cidades, não vendem apenas imóveis, mas a localização, condição que potencializa a segregação urbana e tende a expulsar os trabalhadores precários e pobres das proximidades de estações de metrô, trem ou mesmo terminais de ônibus, proximidade que tem sido ocupada pela classe média ascendente nos subúrbios e parte das periferias, ampliando a *condição socioespacial* diferenciada por classes que incidem diretamente no tempo de deslocamento e nas condições de vida e reprodução da força de trabalho mal paga e superexplorada.

A análise da *urbanização rodoviarista* revelou não só a dinâmica oculta do tempo de rotação do capital das empresas do setor de transporte metropolitano, mas também como a produção do transporte está ligada à cadeia produtiva da indústria automobilística, petrolífera e construção civil, cadeia que tende a particularizar – em vez de coletivizar – um direito que é social: o direito ao transporte. Todo modo de produção implica em um modo de circulação, por isso, o tempo de rotação do capital (tempo de produção e tempo de circulação) evidenciou como o capital tenta comprimir o espaço pelo tempo, ao passo que as mercadorias precisam circular rapidamente para realizar a valorização da produção, enquanto os (as) trabalhadores (as) precarizados (as) de baixa e baixíssima rendas vivenciam o cotidiano da mobilidade perversa nos longos tempos de deslocamentos da mobilidade restrita e precária, além de, em alguns casos, não disporem de vale transporte e terem que assumir os custos dessa circulação que se interpõe como barreira espacial ao direito à cidade.

As experiências vividas e percebidas no transporte evidencia o cotidiano da mobilidade perversa de trabalhadores (as) que estão em contradição ao espaço concebido de

modo estreito por engenheiros, arquitetos e técnicos do transporte, mostra que a problemática não se limita às questões técnicas, mas está além nas dimensões políticas, econômicas, sociais e ideológicas que fundamentam a circulação capitalista. Técnica e política são indissociáveis na economia política da urbanização, dimensões que explicitam as barreiras espaciais para a reprodução da força de trabalho na metrópole. O tempo de rotação do capital e a transferência de valor da maquinaria ônibus para o custo da tarifa mostram uma dinâmica de acumulação avessa ao direito à cidade da classe trabalhadora. O transporte de partida é um problema coletivo e se insere no processo contraditório de socialização da sociedade que se desenvolve na contradição entre produção social e apropriação privada da riqueza. A indústria do transporte, pela transferência de valor, se beneficiou da *urbanização rodoviarista* e moldou a estrutura urbana de cidades e metrópoles de acordo com as necessidades de circulação do capital, estrutura que teve os recursos públicos do Estado direcionados para esse fim, ao passo que a acumulação requer que cada vez mais capital se desloque para a produção de meios de transporte motorizados.

Ao produzir na forma capitalista, o trabalhador reproduz as relações de classes. As classes se formam a partir da relação contraditória entre propriedade privada dos meios de produção e divisão social do trabalho, cuja relação contraditória implica em antagonismos que se desdobram em condições de vidas distintas. A condição de vida da classe trabalhadora é mediada pela *condição socioespacial* do tempo de deslocamento que, como vimos nesta tese, tem sido socialmente determinado pela tríplice segregação urbana, *urbanização rodoviarista*, valorização imobiliária na expansão do transporte e reprodução social da força de trabalho na economia política da urbanização. Por isso, a luta da classe trabalhadora contra o capital precisa considerar que as empresas de ônibus metropolitanas detêm o monopólio da acumulação de capital por meio de sua frota, linhas e passageiros fatiados de acordo com as áreas de atuação geridas pela EMTU, cujo preço da tarifa tem sido integralmente para custear o sistema e prover a acumulação dessas empresas por meio da administração pública desses monopólios privados. Se para os liberais “não existe almoço grátis”, numa economia política planejada pelo Estado, com perspectivas sociais, a tarifa zero é politicamente possível, economicamente viável e socialmente necessária para ampliar as possibilidades de circulação e mobilidade dos trabalhadores na apropriação das riquezas materiais e imateriais distribuídas desigualmente nas cidades, exemplo concreto demonstrado pelo munícipio de Maricá-RJ.

Então, os espaços vividos e percebidos por trabalhadores (as) participantes dos grupos focais e questionários mostraram situações diversas como o problema da localização periférica, lotação do transporte, distância e mobilidade precária entre origem e destino,

tempo de deslocamento e o funcionamento diário dos sistemas de transporte. Além disso, as experiências mostram que a mudança da localização residencial para próximo da localização do trabalho diminui as dificuldades e facilita a condição de vida. A localização permeou todos os relatos – facilidades e dificuldades que evidenciam a perversidade de se sujeitar a condição de um transporte superlotado em que os indivíduos se sentem como "sardinhas enlatadas". Por isso, as experiências relatadas com o tempo de deslocamento mostram o fazer-se da classe trabalhadora em seu cotidiano por meio das estratégias e dificuldades de deslocamentos. De conversas mediadas por histórias da Bíblia e relacionamentos amorosos no transporte, vimos que o cotidiano dessa sociedade produtora de mercadoria e do consumo dirigido mostra a amplitude das relações além dos índices das bolsas de valores, da abstração do valor de troca e da burocracia estatal, com histórias de afetos de quem acordou com "um bolo no colo", de solidariedade profissional, paqueras, conflitos e extrema precariedade nos deslocamentos.

As relações de classes permeiam as fronteiras entre produção e reprodução da força de trabalho, ao passo que trabalhadoras domésticas e diaristas, por exemplo, cumprem uma função de reprodução de sua própria classe e da classe alheia para quem trabalha, sendo as mulheres, em grande medida, responsáveis por parte da reprodução de toda a sociedade. Por isso, a *condição socioespacial* é, sobretudo, uma condição dada pela condição de classe que se desenvolve pela segregação e separação das classes sociais.

Com efeito, as relações espaciais no transporte coletivo, sobretudo, em trens e metrô, permitiram a *condição socioespacial* para a venda de produtos por marreteiros (vendedores ambulantes), que dispõem da vantagem espacial da circulação por se ocultarem da fiscalização e se camuflarem entre os demais passageiros do transporte. A atividade desses marreteiros se configura como trabalho abstrato virtual e informal que, de provisório, tem se tornado permanente, ao evidenciar a transitoriedade do trabalho precário no urbano.

Por fim, como tendência, enquanto a reprodução e a mobilidade do capital determinarem as condições espaciais da sociedade e da classe trabalhadora, influenciadas por relações de troca que se fixou como poder externo aos produtores e deles independentes e pelos monopólios de empresas de ônibus, a mobilidade do trabalho tende a estar na condição de precariedade e vinculada aos desígnios da circulação capitalista. A mobilidade precária é maior aos trabalhadores que estão subsumidos às condições mais precárias de trabalho e moradia, sendo sua localização de residência periférica carente de sistemas de transportes coletivos, o que só amplia sua mobilidade restrita. Os trabalhadores conseguirão mitigar essa condição quando participarem enquanto sujeitos das decisões políticas e econômicas que afetam suas condições de vida por meio da produção espacial na metrópole paulistana.

Referências Bibliográficas

ALVES, Glória da Anunciação. "A mobilidade/imobilidade na produção do espaço metropolitano". In.: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (orgs). *A produção do espaço urbano*: Agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 1ª Ed., 6ª Reimpressão, 2018.

AMORIM, Henrique; SILVA, Jair Batista da Silva (org.). *Classes e luta de classes*: Novos questionamentos. São Paulo: Annablume, 2015.

_____; SOUZA, Davisson Cangussu de (org.). *As classes sociais no início do século XXI*. São Paulo: Annablume, 2017.

ANTP. *Custos dos serviços de transporte público*: instruções práticas. Coordenação geral de Antônio Luiz Mourão Santana. São Paulo: ANTP, 2017.

ANTUNES, Ricardo. *Os sentidos do trabalho:* Ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho. São Paulo: Boitempo, 2003.

_____; SILVA, Maria A. Moraes. (orgs). *O avesso do trabalho*. São Paulo: Expressão Popular: 2004.

_____. *O caracol e sua concha*: ensaios sobre a nova morfologia do trabalho. São Paulo: Boitempo: 2005.

_____. (org). *Riqueza e miséria do trabalho no Brasil*. São Paulo: Boitempo: 2006.

_____. *O continente do labor*. São Paulo: Boitempo: 2011.

_____; BRAGA, Ruy (orgs.). *Infoproletários*: Degradação real do trabalho virtual. São Paulo: Boitempo, 2009.

ALVAREZ, Isabel. "As politicas espaciais contemporâneas e a reprodução do capital e do urbano". In.: *Revista Cidades*, v. 9, nº 16, 2011, pp.62-65.

AMORIM, Henrique. *Teoria Social e reducionismo analítico*: para uma crítica ao debate sobre a centralidade do trabalho. Caxias do Sul, RS: Educs. 2006.

_____. *Trabalho imaterial*: Marx e o debate contemporâneo. São Paulo: Annablume; Fapesp, 2009.

_____; SILVA, Jair Batista da. (orgs). *Classes e luta de classes*: novos questionamentos. São Paulo: Annablume, 2015.

ABIFER. *Estatística de produção*. São Paulo: Associação Brasileira da Indústria Ferroviária, 2019. Disponível em: < https://abifer.org.br/dados-setoriais/estatisticas-de-producao/> Acesso em 12/01/2020.

ANFAVEA. *Anuário da indústria automobilística brasileira 2019*. São Paulo: Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA, 2019.

_____. *Desempenho da indústria automobilística brasileira*. São Paulo: Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA, 2020.

ANTP. *Revista dos Transportes Públicos*. São Paulo: Associação Nacional de Transportes Públicos, Ano 39, n. 145, 2017a.

ANTP. *Custos dos serviços de transporte público por ônibus*: Método de cálculo / Coord. Antônio Luiz Santana. São Paulo: Associação Nacional de Transportes Públicos, 2017b.

ANTPTRILHOS. *Balanço do setor metroferroviário 2017-2018*. Brasília: Associação Nacional de Transportadores de Passageiros sobre Trilhos, 2018.

ANTT. *Ferrovias*. Brasília: Agência Nacional de Transportes Terrestres, 2019. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/ferrovias/index.html>. Acesso em 11/02/2020.

ARANTES, Otília. "Uma estratégia fatal. A cultura nas novas gestões urbanas". In.: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia (orgs). *A cidade do pensamento único*: Desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000.

ARANTES, Pedro. *Em busca do urbano:* Marxistas e a cidade de São Paulo nos anos 1970. ANPOCS, 33º Encontro, 2009.

ARRUZZA, Cinzia. "Funcionalista, determinista e reducionista: O feminismo da reprodução social e seus críticos". In.: *Cadernos Cemarx*, nº 10, 2016, pp.39-39.

_____; BHATTACHARYA, Tithi; FRASER, Nancy. *Feminismo para os 99%*. São Paulo: Boitempo, 2019.

AZEVEDO, Aluísio. *O cortiço*. São Paulo: Ática, 30ª Ed., 1997.

BAITZ, Ricardo. *Uma aventura pelos elementos formais da Propriedade*: Nas tramas da relativização, mobilidade e abstração, à procura da contra-propriedade. São Paulo: FFLCH-USP, Tese de Doutorado, 2011.

BALL, Michael. *Re-building construction routledge*. London: Birkbeck College, 1998.

BANCO MUNDIAL. *Sistemas de cidades*. Usando a urbanização em prol do crescimento e a mitigação da pobreza. Brasil, 2009.

BARAT, Josef. "Prefácio". In.: MELLO, José Carlos. *Planejamento dos transportes urbanos*. Rio de Janeiro: Campus, 1981.

BARAVELLI, José Eduardo. *Trabalho e tecnologia no programa MCMV*. São Paulo: Annablume, 2017.

BARBOSA, Gustavo Freire. "A uberização sem volta e a pedagogia do socialismo". Outras Palavras, fevereiro de 2020. Disponível em: < https://outraspalavras.net/tecnologiaemdisputa/a-uberizacao-sem-volta-e-a-pedagogia-do-socialismo/>. Acesso em 18/02/2020.

BLAY, Eva Alterman. *Eu não tenho onde morar*: Vilas operárias na cidade de São Paulo. São Paulo: Nobel, 1985.

BNDES. *Ferrovias de Cargas Brasileiras*: Uma análise setorial. Brasília: BNDES Setorial 46, 2017.

BOITO, Armando. *Estado, política e classes sociais*. São Paulo: Editora Unesp, 2007.

BOLAFFI, Gabriel. "Habitação e urbanismo: o problema e o falso problema". In.: MARICATO, Ermínia (org). *A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial*. São Paulo: Alfa-Omega, 1982.

BOURDIEU, Pierre; PASSERON, Jean Claude. *A reprodução*: Elementos para uma teoria do sistema de ensino. Rio de Janeiro: Francisco Alves Editora, 1992.

BRAGA, Ruy. *A política do precariado:* Do populismo à hegemonia lulista. São Paulo: Boitempo, 2012.

BRAVERMAN, Harry. *Trabalho e capital monopolista*: a degradação do trabalho no século XX. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1978.

BURAWOY, Michael. *Marxismo sociológico*: Quatro países, quatro décadas, quatro grandes transformações e uma tradição crítica. São Paulo: Alamenda, 2014.

CAMPOS, V. B. G.; MELO, B. P. "Relacionando a Ocupação Urbana com o Sistema Viário para o Desenvolvimento Sustentável". In: *XIII Congresso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano*: Transporte, Movilidad Urbana y Resgate del Spacio Público. Lima, Peru, 2005.

CARDOSO, Felipe Saluti. *Reestruturação e reprodução da metrópole*: As políticas metropolitanas de transporte como determinação da produção do espaço. São Paulo: FFLCH-USP, Dissertação de Mestrado, 2016.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *A reprodução do espaço urbano*. São Paulo: Edusp, 2008.

_____. *Espaço-tempo na metrópole*. São Paulo: Contexto, 2001.

_____. "São Paulo: do capital industrial ao capital financeiro". In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino (org.) *Geografias de São Paulo*: A metrópole do século XXI, volume 2. São Paulo: Contexto, 2004. p. 51-83.

_____. *A condição espacial*. São Paulo: Contexto, 2018.

CARTA CAPITAL. *Maricá, a cidade do passe livre*. São Paulo: CARTA CAPITAL, 2015. Disponível em: < https://www.cartacapital.com.br/sociedade/marica-a-cidade-do-passe-livre-4100/>. Acesso em 18/02/2020.

CASTELLS, Manuel. *A questão urbana*. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

_____. *A sociedade em rede*. São Paulo: Paz e Terra, 10ª Ed., 2007.

CAVALCANTE, Sávio Machado. "Desafios teóricos subjacentes ao 'problema das classes médias' no debate marxista". In.: AMORIM, Henrique; SILVA, Jair Batista da. (orgs). *Classes e luta de classes*: novos questionamentos. São Paulo: Annablume, 2015a.

_____. "A classe média e o conservadorismo liberal". In.: CODAS, Gustavo; CRUZ, Sebastião Velasco e; KAYSEL, André. (org). *Direita, volver*! O retorno da direita e o ciclo político brasileiro. São Paulo: Perseu Abramo, 2015b.

CHANTER, Tina. *Gênero*: conceitos-chave em filosofia. Porto Alegre: Penso, 2011.

CHASIN, José. *A miséria brasileira*: 1964-1994 - Do golpe militar à crise social. Santo André: Ad Hominem, 2000.

CIDADES REBELDES, *Passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. São Paulo: Boitempo, 2013.

CNA. *Infraestrutura logística*: Desafios para o escoamento dos produtos agropecuários. Diretoria Executiva / Confederação Nacional de Agricultura e Pecuária do Brasil – Triênio 2014-2017, Brasília: CNA, 2018.

CNI. *Agenda Internacional da Indústria 2018* / Confederação Nacional da Indústria, Brasília: CNI, 2018.

CNT. *Estudos e pesquisas*. Brasília: Confederação Nacional de Transporte, 2019. Disponível em: < https://www.cnt.org.br/pesquisas>. Acesso em 11/02/2020.

COMIN, Alvaro. *Mudanças na estrutura ocupacional do mercado de trabalho em São Paulo*. São Paulo: FFLCH-USP, Tese de Doutorado, 2003.

_____. “Desenvolvimento econômico e desigualdades no Brasil: 1960-2010”. In.: ARRETCHE, Marta (org). *Trajetórias das desigualdades*: como o Brasil mudou nos últimos cinquenta anos. São Paulo: Editora Unesp; CEM, 2015.

CORREA, Roberto Lobato. “Diferenciação sócio-espacial, escala e práticas espaciais”. In.: Cidades, Presidente Prudente, v. 4, n. 6, jan./dez., 2007, pp. 61-72.

CORREIA, Telma de Barros. “Entrevista: O que são as vilas operárias. E o que resta delas no Brasil”. In.: LIMA, Juliana Domingos. *Nexo Jornal*, São Paulo, 2019. Disponível em: < https://www.nexojornal.com.br/expresso/2019/03/24/O-que-s%C3%A3o-as-vilas-oper%C3%A1rias.-E-o-que-resta-delas-no-Brasil>. Acesso em 10/03/2020.

_____. “Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: Um texto para discussão”. In.: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria da Encarnação Beltrão. A produção do espaço urbano: Agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2018.

COSTA, Américo Henrique Dias. *Engenharia de Tráfego*: Conceitos Básicos. Manual de planejamento de acessibilidades e transportes.– CCDRN (Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte), 2008.

CPTM. *Relatório Anual da Administração 2001*. São Paulo: Imprensa Oficial, 2002.

CPTM. CPTM 25 Anos: *Gerando desafios e eternizando conquistas*. São Paulo: BB Editora, 2017.

CPTM. Relatório *Anual da Administração 2017*. São Paulo: Imprensa Oficial, 2018.

D’ANDREA, Tiarajú Pablo. *Nas tramas da segregação:* O real panorama da polis. São Paulo: FFLCH-USP, Dissertação de Mestrado, 2008.

_____. *A formação dos sujeitos periféricos*: Cultura e Política na Periferia de São Paulo. São Paulo: FFLCH-USP, Tese de Doutorado, 2013.

_____. “A Cohab I como portal da periferia: Uma história social do bairro”. In.: MARCELINO, Júlio Cesar José. *40 anos de janela*: Livro comemorativo dos quarenta anos da Cohab I. São Paulo: Movimento Cultural da Penha, 2019.

DAHRENDORF, Ralf. *As classes e seus conflitos na sociedade industrial*. Brasília: UNB, 1982.

DAMATTA, Roberto. *O que faz o Brasil, Brasil?* Rio de Janeiro: Rocco, 1986.

DAMIANI, Amélia. *A cidade (des)ordenada – concepção e cotidiano do conjunto habitacional Itaquera I*. São Paulo: Tese de Doutorado, FFLCH-USP, 1993.

_____. “Reflexões sobre uma urbanização crítica a partir da metrópole de São Paulo”. In.: Observatório Geográfico América Latina, 2005, disponível em <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal8/Geografiasocioeconomica/Geografiaurbana/57.pdf >. Acesso em 12/02/2020.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. *A nova razão do mundo*: Ensaio sobre a sociedade neoliberal. São Paulo: Boitempo, 2016.

_____. *Comum*: Ensaio sobre a revolução no século XXI. São Paulo: Boitempo, 2017.

DAVIS, Angela. *Mulheres, raça e classe*. São Paulo: Boitempo, 2016.

DAVIS, Mike. *Planeta Favela*. São Paulo: Boitempo, 2006.

DRUCK, Graça. “A terceirização no serviço público: Particularidades e implicações”. In.: CAMPOS, André (org). *Terceirização do Trabalho no Brasil*: Novas e distintas perspectivas para o debate. Brasília: IPEA, 2018.

ENGELS, Friedrich. “Contribuição ao problema da habitação”. In.: Karl Marx e Friedrich Engels: textos. São Paulo: Edições Sociais, v.2, 1976.

_____. *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*. São Paulo: Boitempo, 2010.

ERICKSON, Robert; e GOLDTHORPE, John H. *The Constant Flux: A Study of Class Mobility in Industrial Societies*. Oxford: Oxford University Press, 1993.

_____; e PORTOCARRERO, Luciene. "Intergenerational Class Mobility in Three Western European Societies". *British Journal of Sociology*, v. 30, 1979.

EWBANK, Eduardo Galli. *Autogestão:* Possibilidades de organização da força de trabalho na construção civil e suas implicações. São Paulo: FAU-USP, Dissertação de Mestrado, 2007.

FAGNANI, Eduardo. *Pobres viajantes*. Estado e transporte coletivo urbano no Brasil, 1964-84. Dissertação de Mestrado. Campinas: IE-Unicamp, 1985.

FAORO, Raymundo. *Os donos do poder*. Porto Alegre: Globo, 1984.

FARIAS, Márcio. *Clóvis Moura e o Brasil*: Um ensaio crítico. São Paulo: Dandara, 2019.

FEDERICI, Silvia. *O ponto zero da revolução*: Trabalho doméstico, reprodução e luta feminista. São Paulo: Elefante, 2018.

FERNANDES, Florestan. *Capitalismo dependente e classes sociais na América latina*. São Paulo: Zahar, 1973.

_____. *O negro no mundo dos brancos*. São Paulo: Global, 2007.

_____. *A integração do negro na sociedade de classes*. São Paulo: Globo, 2008.

_____. *A revolução burguesa no Brasil*: Ensaio de interpretação sociológica. São Paulo: Globo, 2012.

FERRARI, Terezinha. *Fabricalização da cidade e ideologia da circulação*. São Paulo: Terceira Margem, 2005.

FERREIRA, Alvaro. *A cidade do século XXI: segregação e banalização do espaço*. Rio de Janeiro: Consequência, 2011.

FERRO, Sérgio. *O canteiro e o desenho*. Porto Alegre: Projeto, 1982.

FIRMINO, Rodrigo; CARDOSO, Bruno. “A uberização da Uber”. Le Monde Diplomatique Brasil, maio de 2018. Disponível em: < https://diplomatique.org.br/a-uberizacao-da-uber/>. Acesso em 18/02/2020.

FIX, Mariana. *Parceiros da exclusão*. São Paulo: Boitempo, 2001.

_____. *São Paulo cidade global*: Fundamentos financeiros de uma miragem. São Paulo: Boitempo, 2007.

_____. *Financeirização e transformações recentes no circuito imobiliário no Brasil*. Campinas: IE-UNICAMP, Tese de Doutorado, 2011.

FRASER, Nancy. Unruly Practices: Power, Discourse, and Gender in Contemporary Social Theory. Minnesota: University Of Minnesota Press, 2008a.

_____. *Scales of Justice*: Reimagining Political Space in a Globalizing World (new Directions in Critical Theory). New York: Columbia University, 2008b.

FRAYRE, Gilberto. *Casagrande e senzala*. São Paulo: Global, 2003.

GALVÃO, Olímpio J. A. "Desenvolvimento dos transportes e integração regional no Brasil – uma perspectiva histórica". In.: *Planejamento e Políticas Públicas*, n. 13, jun. de 1996, pp. 183-214.

GATTI, Bernardete Angelina. *Grupo focal na pesquisa em Ciências sociais e humanas*. Brasília: Líber Livro 2005.

GÓES, Weber Lopes. *Racismo e eugenia no pensamento conservador brasileiro*: A proposta de povo em Renato Kehl. São Paulo: Liber Ars, 2018.

GOLDTHORPE, J.H., D. Lockwood, F. Bechhofer and J. Platt. *The Affluent Worker in the Class Structure*. Cambridge: Cambridge University Press, 1969.

_____. "Class, status and party in modern Britain: some recent interpretations, marxist and marxisant". In.: SCOTT. J. (org). *Class: critical concepts*. London/New York: Routledge, 1996.

GORZ, André. *Adeus proletariado*: para além do socialismo. São Paulo: Forense Universitária, 1982.

_____. *O imaterial:* conhecimento, valor e capital. São Paulo: Annablume. 2005.

GUERREIRO, Isadora; MARINO, Aluízio. "A CPTM e o regime de guerra urbana". In.: LabCidade FAU-USP, 2019. Disponível em: < http://www.labcidade.fau.usp.br/a-cptm-e-o-regime-de-guerra-urbana/>. Acesso em 19/03/2019.

GRAMSCI, Antônio. *Cadernos do cárcere*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, Volume 1, 1999.

GRESPAN, Jorge. *O negativo do capital*: O conceito de crise na crítica de Marx à economia política. São Paulo: Expressão Popular, 2012.

HABERMAS, Jürgen. *A nova intransparência*. São Paulo: Revista Cebrap, 1987.

HARVEY, David. "O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído". In. *Revista Espaço e Debates*, n 6, jun/set, 1982, p. 6-35.

_____. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2ª Ed., 2006.

_____. *O enigma do capital*: E as crises do capitalismo. São Paulo: Boitempo, 2011.

_____. *Os limites do capital*. São Paulo: Boitempo, 2013.

_____. *Cidades rebeldes*: do direito à cidade à revolução urbana. São Paulo: Martins Fontes, 2014a.

_____. *O novo imperialismo*. São Paulo: Boitempo, 2014b.

_____. *17 contradições e o fim do capitalismo*. São Paulo: Boitempo, 2016.

_____. *A loucura da razão econômica*: Marx e o capital do século XXI. São Paulo: Boitempo, 2018.

HAWKING, Stephen. *Uma breve história do tempo*. Rio de Janeiro: Rocco, 1989.

HOLANDA, Sérgio Buarque. *Raízes do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 26ª Ed., 2002.

HOBSBAWN, Eric. “Prefácio”. In.: ENGELS, Friedrich. *La situation de la classe laborieuse em Angleterre*. Paris: Éditions Sociales, 1961.

_____. *A era do capital* – 1848-1875. São Paulo: Paz e Terra, 10ª Ed., 2004.

IACOVINI, Rodrigo Faria Gonçalves. *Rodoanel Mário Covas*: Atores, arenas, processos. São Paulo: FAU-USP, Dissertação de Mestrado, 2013.

IANNI, Clara. “Desenho de classe”. In.: *Museu de Arte de São Paulo*. São Paulo: MASP, 2019.

IANNI, Octavio. *Raça e classes sociais no Brasil*. São Paulo: Brasiliense, 1987.

_____. Escravidão e racismo. São Paulo: Hucitec, 2ª Ed., 1988.

IBGE. *Pesquisa de Orçamento Familiar*. Brasília: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas, 2018.

IPEA. “Infraestrutura Social e Urbana no Brasil: subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas”. In.: *A mobilidade urbana no Brasil*. Comunicado nº 94, 2011

IPEA. *Cidade e movimento*: Mobilidades e interações no desenvolvimento urbano / BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; LINKE, Clarisse Cunha. Brasília: IPEA, ITDP, 2016.

IPEA. *Desigualdades socioespaciais de acesso a oportunidades nas cidades brasileiras* – 2019 / PEREIRA, Rafael; BRAGA, Carlos; SERRA, Bernardo; NADALIN, Vanessa. Brasília: IPEA, 2019.

JARAMILLO GONZÁLEZ, Samuel. *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano*. Bogotá: Uniandes, 2009.

KOWARICK, Lúcio. *A espoliação urbana*. São Paulo: Paz e Terra, 1979.

LAFLOUFA, Jacqueline. “Pago por clique: A promessa de trabalho remoto da era digital se transformou numa servidão contemporânea”. Tab Uol, fevereiro de 2020. Disponível: <https://tab.uol.com.br/edicao/servidao-digital/index.htm#imagem-1>Acesso 18/02/2020.

LANGENBUCH, Juergen. *A estruturação da Grande São Paulo*: Estudo de geografia humana. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1971.

LAVIOLA, Marlene Cárdia. *Os primórdios da intervenção governamental no campo da habitação popular até os anos 30*: Um estudo de caso da cidade de São Paulo. São Paulo: PUC-SP, Dissertação de Mestrado , 1995.

LAZZARINI, Sérgio Giovanetti. *Capitalismo de laços: Os donos do Brasil e suas conexões*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2011.

LEFEBVRE, Henri. *A re-produção das relações de produção*. Porto: Escorpião, 1973.

_____. *De l’Etat:* Le contraditions de l’Etat Modern. Paris: Union Generale, Tomo I, 1976.

_____. *La presencia y la ausencia*: Contribución a la teoría de las representaciones. Ciudad de México: Fundo de Cultura Económica, 1983.

_____. *La production de l’espace*. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000.

_____. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

_____. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro Editora, 2009.

_____. *Espaço e política*: O direito à cidade II. 2ª ed. rev. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2016.

LEWIS, Sophie. "A crise do coronavírus mostra que chegou a hora de abolir a família". In.: Blog da Boitempo, São Paulo, 2020. Disponível em: <https://blogdaboitempo.com.br/2020/03/30/a-crise-do-coronavirus-mostra-que-chegou-a-hora-de-abolir-a-familia/>. Acesso em 30/03/2020.

LIMA, Maurício. "Custos logísticos no Brasil". ILOS Consultoria: Especialistas em Logísticas, 2014. Disponível em: < https://www.ilos.com.br/web/custos-logisticos-no-brasil/>. Acesso em: 07/02/2020.

LIPIETZ, Alain. "Fordismo, fordismo periférico e metropolização". In.: *Ensaios FEE*, Porto Alegre, 1989, pp. 303-335.

LUKÁCS, György. *Para uma ontologia do ser social I*. São Paulo: Boitempo. 2ª Ed., 2018.

LUZ, Luciano Ferreira da. *A geografia do transporte de passageiros*: Avaliação da modernização da CPTM e de seu papel no planejamento e na estruturação do espaço metropolitano de São Paulo. São Paulo: FFLCH USP, Tese de Doutorado, 2010.

MASCARO, Alysson. *O Estado e forma política*. São Paulo: Boitempo, 2013.

_____. *Crise e golpe*. São Paulo: Boitempo, 2018.

MARICATO, Ermínia. (org). *A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial*. São Paulo: Alva-Omega, 1982.

_____. *Metrópole na periferia do capitalismo*. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. *O impasse da política urbana no Brasil*. São Paulo: Vozes, 2011.

_____. *Para entender a crise urbana*. São Paulo: Expressão Popular, 2015.

MARINI, Ruy Mauro. *Dialética da dependência*. Petrópolis: Vozes, 2000.

MARQUES, Eduardo. *A metrópole de São Paulo no século XXI*: espaços, heterogeneidades e desigualdades na metrópole. São Paulo: Ed.Unesp/CEM, 2015.

_____. (org). *As políticas do urbano em São Paulo*. São Paulo: Editora Unesp; Centro de Estudos da Metrópole, 2018.

MARTINS, José de Souza. *Subúrbio – Vida cotidiana e história no subúrbio da Cidade de São Paulo*: São Caetano do fim do Império ao fim da República Velha. São Caetano do Sul: Hucitec, 1992.

_____. "Depoimento – José de Souza Martins". In.: Espaço & Debates, Revista de Estudos Regionais e Urbanos, ano XVII, n° 42, 2001, p. 75-84.

_____. *A sociedade vista do abismo*: Novos estudos sobre exclusão, pobreza e classes sociais. Petrópolis: Vozes, 2ª Ed., 2002.

_____. *Uma sociologia da vida cotidiana*: Ensaios na perspectiva de Florestan Fernandes, de Wright Mills e de Henri Lefebvre. São Paulo: Contexto, 2014.

MARX, Karl. *Introdução à crítica da economia política: para a crítica da economia política*. São Paulo. Coleção os Economistas: Abril Cultural, 1982.

_____. *Formações econômicas pré-capitalistas*. São Paulo: Paz e Terra, 6ª Ed, 1991.

_____; ENGELS, Friedrich. *A ideologia alemã*. São Paulo: Boitempo, 2007.

_____. *Crítica da filosofia do direito de Hegel*. São Paulo: Boitempo, 2010.

_____. *O dezoito de Brumário de Luís Bonaparte*. São Paulo: Boitempo, 2011a.

_____. *Grundrisse*: Manuscritos econômicos de 1857-1858. São Paulo: Boitempo, 2011b.

_____. *O capital*: crítica da economia política. Livro I. São Paulo: Boitempo, 2013.

_____. *O capital*: crítica da economia política. Livro II. São Paulo: Boitempo, 2014.

_____. *O capital*: crítica da economia política. Livro III. São Paulo: Boitempo, 2017.

_____. *Os despossuídos*. São Paulo: Boitempo, 2017.

MELLO, João Manuel Cardoso de. *O capitalismo tardio*. São Paulo: Brasiliense, 1982.

MELLO, Karla. Transporte urbano de passageiros: As contradições do poder público. São Paulo: FFLCH-USP, Tese de Doutorado, 1998.

MESQUITA, Érika. "Clóvis Moura e a Sociologia da Práxis". In.: *Estudos Afro-Asiáticos*, Ano 25, n° 3, 2003, pp. 557-577.

METRÔ. *Relatório Integrado 2019*. São Paulo: Companhia do Metropolitano, 2019.

MÉZÁROS, István. *Para além do capital*. São Paulo: Boitempo, 2002.

_____. *O poder da ideologia*. São Paulo: Boitempo, 2004.

_____. *O desafio e o fardo do tempo histórico*. São Paulo: Boitempo, 2004.

_____. *Estrutura social e formas de consciência*: A determinação social do método. São Paulo: Boitempo, 2009.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. *PlanMob – construindo a cidade sustentável*: Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Brasília, 2007.

MOISES, José Álvaro. *Contradições urbanas e movimentos sociais*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1ª ed., 1977.

MORANGUEIRA, Vanderlice. *Vila Maria Zélia*: Visões de uma vila operária em São Paulo. São Paulo: FFLCH-USP, Dissertação de Mestrado, 2006.

MOURA, Geraldo. *Diferença entre a retórica e a prática na implantação do Metrô de São Paulo*. São Paulo: FAU-USP, Tese de Doutorado, 2016.

NERI, Marcelo (org). *Miséria, desigualdade e políticas de renda*: O real do Lula. Rio de Janeiro: FVG/IBRE, CPS, 2007.

NETTO, José Paulo. "Prefácio". In.: ENGELS, Friedrich. *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*. São Paulo: Boitempo, 2010.

NICOLAU, Paulo. *EMTU/SP*: 35 anos de evolução do transporte público metropolitano. São Paulo: ConcretoArt, 2012.

OFFE, Claus. "Trabalho: a categoria sociológica chave?". In.: *Capitalismo desorganizado*: transformações contemporâneas do trabalho e da política. São Paulo: Brasiliense, 1995.

OLIVEIRA, Francisco. “Prefácio”. In.: MARICATO, Ermínia (org). *A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial*. São Paulo: Alfa-Omega, 1982.

_____. “Políticas do anti-valor e outras políticas” In: *Os direitos do antivalor.* Petrópolis: Vozes, 1997.

_____. *Crítica à razão dualista:* O ornitorrinco. São Paulo: Boitempo, 2003a.

_____. *A navegação venturosa*: Ensaios sobre Celso Furtado. São Paulo: Boitempo, 2003b.

_____; BRAGA, Ruy; RIZEK, Cibele (orgs.). *Hegemonia às avessas*. São Paulo: Boitempo, 2010.

PASSOS, Maria Lúcia P. F. “Apresentação”. In.: ELETROPAULO. *Evolução urbana da cidade de São Paulo*: Estruturação de uma cidade industrial 1872 – 1945. São Paulo: Eletropaulo, 1990.

PASTORE, José. *Desigualdade e mobilidade social no Brasil*. São Paulo: Editora USP, 1979.

_____ e SILVA, Nelson do Valle. *Mobilidade Social no Brasil.* São Paulo: Makron, 2000.

PELEGI, Alexandre. “De cada 10 reais investidos em infraestrutura de transporte, apenas 2 reais foram para o transporte coletivo”. In.: ANTP/Diário do Transporte, 2018. Disponível em < http://www.antp.org.br/noticias/clippings/de-cada-10-reais-investidos-em-infraestrutura-de-transporte-apenas-2-reais-foram-para-o-transporte-coletivo.html >. Acesso em 24/01/2020.

PESCHANSKI, Alexandre. “O transporte público gratuito, uma utopia real”. In.: CIDADE REBELDES. *Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil* / Ermínia Maricato [et al.]. São Paulo: Boitempo / Carta Maior, 1ª Ed., 2013.

POCHMANN, Márcio. *O emprego na globalização:* A nova divisão internacional do trabalho e os caminhos que o Brasil escolheu. São Paulo: Boitempo, 2001.

_____. *Nova classe média?* O trabalho na base da pirâmide social brasileira. São Paulo: Boitempo, 2012.

PORTO, Telmo G. *Do planejamento à implantação de projetos de modernização ferroviária*: Um processo condicionado pelo fator técnico-especializado. São Paulo: Escola Politécnica USP, Tese de Doutorado , 1992.

POULANTZAS, Nicos. *As classes sociais no capitalismo de hoje*. Rio de Janeiro: Zahar, 1975.

_____. “As classe sociais”. In.: ZENTENO, Raúl Benítez. *As classe sociais na América Latina*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977a.

_____. *Poder político e classes sociais*. São Paulo: Martins Fontes, 1977b.

_____. *O Estado, o poder, o socialismo*. São Paulo: Editora Graal, 1985.

PRADO JÚNIOR, Caio. História econômica do Brasil. São Paulo: Brasiliense, 16ª Ed., 1973.

_____. *Formação do Brasil contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense, 5ª Reimpr. da 23ª Ed, 2000.

_____. *A revolução brasileira*. São Paulo: Brasiliense, 2ª Reimpr. da 7ª Ed, 2004.

RAGO, Margareth. *Do cabaré ao lar*: Utopia da cidade disciplinar. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

RAIMUNDO, Silvia Lopes. *Território, cultura e política*: Movimento Cultural das Periferias, resistência e cidade desejada. São Paulo: FFLCH-USP, Tese de Doutorado, 2017.

RIBEIRO, Darcy. *O povo brasileiro*: A formação e o sentido do Brasil. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; RODRIGUEZ, Juciano Martins. "Da crise da mobilidade ao apagão urbano". In: Observatório das Metrópoles, 2011. Disponível: <http://www.observatoriodasmetropoles.net/index.php?option=com_content&view=article&id=1686%3Ada-crise-da-mobilidade-ao-apagao-urbano&catid=34%3Aartigos&Itemid=124&lang=pt# >. Acesso em: 20/02/2018.

RODRIGUES, Arlete Moyses. *Moradia nas cidades brasileiras*: Habitação e especulação – o direito à moradia, os movimentos populares. São Paulo: Contexto, 1990.

_____. *Na procura do lugar o encontro da identidade* - Um estudo do processo de ocupação de terras: Osasco. São Paulo: FFLCH-USP, 2009.

ROLNIK, Raquel; BONDUKI, Nabil. *Periferias*: Ocupação do espaço e reprodução da força de trabalho. São Paulo: FAU USP, Fundação para Pesquisa Ambiental, 1979.

_____; BONDUKI, Nabil. "*Periferia da Grande São Paulo*. Reprodução do espaço como expediente de reprodução da força de trabalho". In.: MARICATO, Ermínia (org). *A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial*. São Paulo: Alfa-Omega, 1982.

_____; KOWARICK, Lúcio; KOMEKH, Nádia. *São Paulo*: Crise e mudança. São Paulo: Brasiliense, 1990.

_____; KLINTOWITZ, Danielle. "(I)Mobilidade na cidade de São Paulo". In.: *Estudos Avançados*, São Paulo, 2011.

_____. *Guerra dos lugares*: A colonização da terra e da moradia na era das finanças. São Paulo: Boitempo, 2015a.

_____. "O Programa Minha Casa Minha Vida nas regiões metropolitanas de São Paulo e Campinas: Aspectos socioespaciais e segregação". In.: *Caderno Metrópole*. São Paulo, v. 17, n. 33, 2015b, pp. 127-154.

ROYER, Luciana. *Financeirização da política habitacional*: Limites e perspectivas. São Paulo: Annablume, 2014.

ROSA, Silvio José. *Transporte e exclusão social*: A mobilidade da população de baixa renda na Região Metropolitana de São Paulo e Trem Metropolitano. São Paulo: POLI-USP, dissertação de mestrado, 2006.

SADER, Eder. *Quando novos personagens entram em cena*: Experiências, falas e lutas dos trabalhadores da Grande São Paulo (1970-80). São Paulo: Paz e Terra, 1988.

SANTINI, Daniel. *Passe Livre*: As possibilidades da tarifa zero contra a distopia da uberização. São Paulo: Autonomia Literária / Fundação Rosa Luxemburgo, 2019.

SANTOS, Milton. *Metrópole corporativa fragmentada*. São Paulo: Nobel, 1990.

_____. *Por uma economia política da cidade:* O caso de São Paulo. São Paulo: Edusp, 1994.

_____. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Edusp, 2002.

SARAMAGO, José Saramago. *Ensaio sobre a lucidez*. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

SEABRA, Odete. "A insurreição do uso". In.: MARTINS, José de Souza. (org.) *Henri Lefebvre e o retorno à dialética*. São Paulo: Hucitec, 1996.

SEADE. *Pesquisa Seade - São Paulo diversa*: Uma análise a partir de regiões da cidade. São Paulo: Fundação SEADE, 2020.

SILVA, Ricardo Barbosa da. *Mobilidade precária na metrópole de São Paulo*, São Paulo, Annablume, 2016.

SCALON, Maria Celi. *Mobilidade social no Brasil:* padrões e tendências. Rio de Janeiro: Revan/IUPERJ-UCAM, 1999.

SCARCELLI, Oliver. *Liberdade interditada*: O processo decisório do traçado da Linha 1-Azul do Metrô de São Paulo. São Bernardo do Campo: Dissertação de Metrado, PGT UFABC, 2020.

SCHMIDT, Benício Viero. *O Estado e a política urbana no Brasil*. Porto Alegre: Editora da UFRGS, L&M, 1983.

SCHWARCZ, Lilia Moritz. *O espetáculo das raças*. São Paulo: Companhia das Letras, 1987.

SCHWARTZ, Stuart B. *Escravos roceiros e rebeldes*. Bauru: EDUSC, 2001.

SECRETARIA DOS TRANSPORTES METROPOLITANO. *Plano Integrado de Transportes Urbanos*. Disponível: <http://www.stm.sp.gov.br/index.php/creditos.> Acesso em: 07/09/2015.

SINGER, André. *Os sentidos do lulismos*: reforma gradual e pacto conservador. São Paulo: Cia das Letras, 2012.

_____. "Roteiro de um golpe?". In.: *Folha de São Paulo*. 26 de março de 2016. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/ilustrissima/2016/03/1754234-roteiro-de-um-golpe.shtml>. Acesso em: 20/02/2020.

SINGER, Paul. *Economia política da urbanização*. São Paulo: Brasiliense, 2ª ed., 1975.

_____. *Curso de introdução à economia política*. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 16ª Ed, 1996.

SILVA, Ricardo Barbosa da. *Mobilidade precária na metrópole de São Paulo*. São Paulo: Annablume, 2016.

SOUZA, Jessé. *Ralé brasileira*: Quem é e como vive. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2009.

_____. *Os batalhadores brasileiros*: Nova classe média ou nova classe trabalhadora? Belo Horizonte: Editora UFMG, 2010.

_____. "Quem deu o golpe, e contra quem?". In.: *Folha de São Paulo*. 24 de abril de 2016. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/ilustrissima/2016/04/1763753-quem-deu-o-golpe-e-contra-quem.shtml>. Acesso em: 20/02/2020.

_____. *A elite do atraso*: Da escravidão à Lava Jato. Rio de Janeiro: Leya, 2017.

STIEL, Valdemar Corrêa. *Região Metropolitana de São Paulo*: A ação da EMTU/SP. São Paulo: EMTU, 1979.

TAVARES, Maria da Conceição. *Acumulação de capital e industrialização no Brasil*. Campinas: Editora da Unicamp, 1986.

TELLES, Vera; CABANES, Robert (org). *Nas tramas da cidade*: Trajetórias urbanas e seus territórios. São Paulo: Editora Humanitas, 2006.

THOMPSON, Edward Palmer. *A formação da classe operária inglesa*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1997.

TONE, Beatriz Bezerra. *Notas sobre a valorização imobiliária em São Paulo na era do capital fictício*. São Paulo: FAU-USP, Dissertação de Mestrado, 2010.

TOPALOV, Christian. *La urbanización capitalista*. Cidade do México: Edicol, 1979.

ULIAN, Flávia. *Sistemas de transportes terrestres de passageiros em tempos de reestruturação produtiva na Região Metropolitana de São Paulo*. São Paulo: Tese de Doutorado, FFLCH USP, 2008.

VANEIGEM, Raoul. *A arte de viver para a geração nova*. Porto: Afrontamento, 2ª Ed., 1980.

VASCONCELLOS, Eduardo A. *Circular é preciso, viver não é preciso*. São Paulo: Annablume-Fapesp, 1999.

_____. *Transporte urbano, espaço e equidade*: Análise das políticas públicas. São Paulo: Annablume, 2001.

_____. *A Cidade, o Transporte e o Trânsito*. São Paulo: Prolivros, 2005.

_____. *Mobilidade urbana*: O que você precisa saber. São Paulo: Cia das Letras, 2013.

_____. *Políticas de Transporte no Brasil*: A construção da mobilidade excludente. São Paulo: Manoele, 2014.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel, 1998.

_____. "Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil." In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli R. (orgs.), *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: Fupam/Edusp, p. 169-243, 2004.

_____. *Reflexões sobre as cidades brasileiras*. São Paulo: Studio Nobel, 2012.

WEBER, Max. *Economia e sociedade*: Fundamentos da sociologia compreensiva. Brasília: Editora UNB, 1999.

WEFFORT, Francisco. *O populismo na política brasileira*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1980.

WRIGHT, Eric Olin. *Classe, crise e o Estado*. Rio de Janeiro: Zahar, 1987.

Anexo Metodológico

Fotografias:

Figura 126: Grupo Focal – Trabalhadoras do Jardim Conceição, Osasco – 2019



Fonte: Foto Sandro Oliveira, 2019.

Figura 127: Grupo Focal – Trabalhadores Sintratel, Santa Cecília, São Paulo – 2018



Fonte: Foto Sandro Oliveira, 2018.

Figura 128: Visita a CGS da EMTU – 2019



Fonte: Foto Sandro Oliveira, 2018.

Figuras 129, 130, 131 e 132: Visita a Garagem da Empresa Urubupungá – 2019







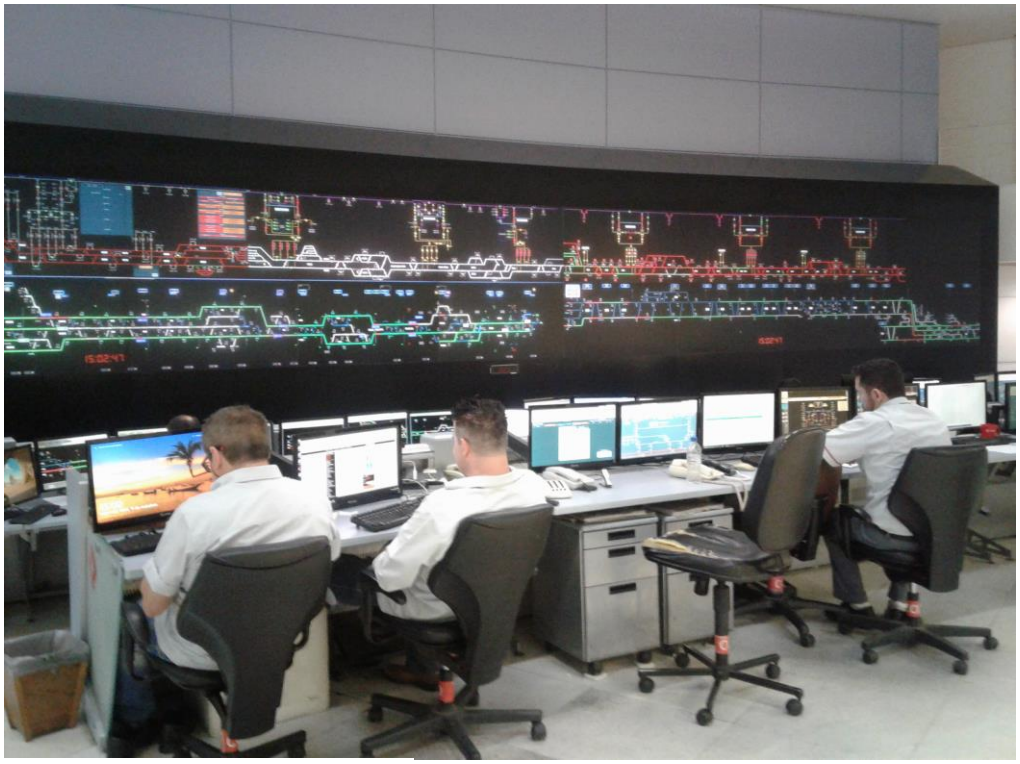


Fonte: Foto Sandro Oliveira, 2018.

Figuras 133 e 134: Visita a CCO da CPTM – 2017



Fonte: Foto Sandro Oliveira, 2018.



Fonte: Foto Sandro Oliveira, 2018.

Figuras 135, 136, 137, 138 e 139: Trens, Estações e Pátios da CPTM



Foto: Autor desconhecido. Pátio Presidente Altino, 2019.



Foto: Autor desconhecido. Estação Tatuapé,
Zona Leste. Pátio Belém do Metrô à direita, 2020.



Foto: Autor desconhecido. Pátio Presidente Altino, 2019.



Foto: Autor desconhecido. Estação Suzano, CPTM, 2019.



Foto: Autor desconhecido. Surfistas no trem, anos 1980.

Figuras 140, 141, 142, 143 e 144: Estação da Luz, Marreteiros e Lotação Trens – CPTM



Foto: Autor desconhecido. Estação da Luz em dia de problema técnico-operacional, 2013.

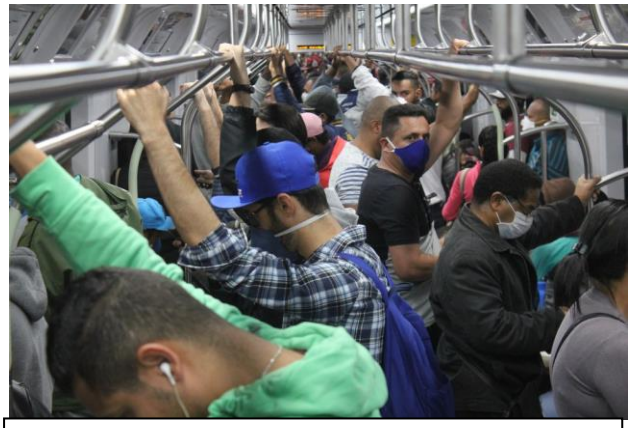


Foto: Autor desconhecido. Abertura comércio, junho 2020.

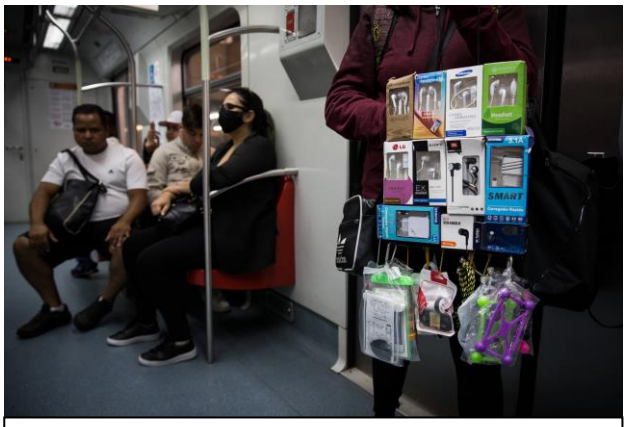


Foto: Autor desconhecido, marreteira no trem, abril 2020.



Foto: Autor desconhecido. Marreteiros de trens, 2019.



Foto: Autor desconhecido, Protesto marreteiros, fevereiro 2020.

Figuras 145, 146, 147, 148 e 149: Estação Brás, Aglomeração, Mulheres, Sentados e Deitado



Foto: Allan Cunha, *Trilhos* (Estação Brás, Mulheres, CPTM), 2012.



Foto: Allan Cunha, *Trilhos* (Passageiros Metrô), 2014.



Foto: Allan Cunha, *Trilhos* (Passageiros em pé, Metrô), 2014.



Foto: Allan Cunha, *Trilhos* (Passageiros Sentados, CPTM), 2016.



Foto: Allan Cunha, *Trilhos* (Homem Deitado, CPTM), 2015.

Figuras 150, 151, 152, 153 e 154: EMTU – Trólebus, Diesel e Terminais



Foto: Autor desconhecido, Portal do Ônibus ANTP, Trólebus EMTU (Modelo Cobrasma), 1992.



Foto: Autor desconhecido, Trólebus EMTU (Cobrasma),1988.



Foto: Autor desconhecido, Mafersa Diesel ,1991.



Foto: Autor desconhecido, Trólebus Metra (Torino 1983),2015.



Foto: Autor desconhecido, Metra (Caio Milllennium), 2015.

Figuras 155, 156, 157, 158 e 159: Corredores, Terminal, Ônibus Hidrogênio e VLT



Foto: EMTU, Trólebus e Corredor ABD, 2018.



Foto: EMTU, Terminal CECAP, Guarulhos/SP, 2018.



Foto: EMTU, Marcopolo Hidrogênio, 2018.



Foto: EMTU, Corredor ABD, São Mateus-Jabaquara, 2019.



Foto: EMTU, VLT, Baixada Santista/SP, 2019.

Figuras 160, 161, 162, 163 e 164: CPDOC Guaianás – Muro CPTM em Guaianases



Foto: Sandro Oliveira, Exposição do Projeto *Passagem Funda* – CPDOC Guaianás, 2020.



Foto: Allan Cunha, *Passagem Funda*, CPDOC, 2020.



Foto: Allan Cunha, *Passagem Funda*, CPDOC, 2020.



Foto: Sandro Oliveira, *Passagem Funda*, CPDOC Guaianás, 2020.



Foto: Allan Cunha, *Passagem Funda*, CPDOC, 2020.

Roteiro de Perguntas Entrevistas dos Grupos Focais

Informações dos participantes:

Nome / Idade

Onde mora? Quanto tempo mora nessa casa? A casa é própria ou alugada?

Há quanto tempo trabalha nessa empresa ou local de trabalho?

Qual a sua atividade?

O que fazia antes enquanto ocupação?

Os locais que já trabalhou ou caminhos que percorreu para trabalhar?

Qual sua escolaridade?

Dinâmica casa-trabalho (cartografia espacial)

- Quantas conduções até o trabalho?
- Quanto tempo leva até o trabalho?
- Quantas baldeações e integrações vocês fazem no trem e no metrô?
- O percurso apresenta segurança? Sim / Não (locais de medo no trajeto, falta de iluminação)
- Em todos os lugares que trabalhou os caminhos modificaram muito?
  - Já fez outros percursos ou usou outras formas de transporte a pé, bicicleta, cavalo, barco?
- Há quanto tempo faz o trajeto para o atual trabalho? E em quais lugares trabalhou antes?
- Quem da família leva e busca os filhos para a escola?

Experiências no transporte:

- Quais horários utilizam esses transportes?
- Quais as dificuldades que encontram?
- O transporte está muito lotado? Vocês esperam muito para entrar?
- Costuma se relacionar, conversar com as pessoas no transporte? Você já fez amizades no transporte?
- O quê você mais conversa com os amigos e pessoas no transporte? (Trabalho, família)
- Quando você está no transporte você se identifica com as pessoas que estão lá? Que tipo de identificação? (classe, gênero, raça) O que acha das pessoas que utilizam o transporte?
- Que situações curiosas já viveu no transporte? (brigas, poesias, cantorias, queda, etc.)
- Vocês já passaram por alguma situação constrangedora ou já viu alguém passar?
  - Já sofreu algum tipo de abuso?
  - Qual a situação mais horrível que presenciou?
- Já viu uma pessoa ajudando outra sem conhecer? (situação de solidariedade)

- Vocês já se desentenderam com alguém no transporte? (discussão, briga por lugar, etc.)
- Voces já participaram de alguma manifestação ou revolta por causa da demora do transporte?
- Voces já chegaram na catraca e não tinha o dinheiro da tarifa? O que fizeram?
- Vocês consideram o transporte caro? Acham que devia pagar?
    - Se sim quanto acha que poderia custar?
- O que voces acham dos marreteiros de trem? Acham importante eles venderem no trem?

Passe Livre, localização e direito à cidade

- Voces são a favor do passe livre para estudante? E para o trabalhador?
- Como voces avaliam o Movimento do Passe Livre em 2013 contra o aumento da tarifa? Foi um movimento importante?
- Se voces pudessem mudar de moradia para perto do trabalho, voces mudariam? Por qual motivo?
- O que vocês gostariam de conhecer na cidade que não conhecem?
- O que vocês conheceram na cidade que mais gostaram?
- O quê vocês gostariam que existisse no bairro de voces? Que ainda não existe? (escola, universidade, clube, Sesc, cinema, teatro, etc.)
- Voces utilizam bicicletas e ciclo faixas?
- Quem já foi na Av. Paulista em dias de domingo de lazer? Tem rua de lazer no seu bairro?
- O quê vocês acham que deveria mudar para melhorar o transporte?
- E na cidade, o que deveria mudar?
- O que voce achou dessa pesquisa? Faltou algo que gostaria de comentar? Fique à vontade!

Questionário Pesquisa Transporte Coletivo em São Paulo

Informações do/a participante

1) Nome / Idade

2) Assinale a cor/etnia-raça que voce se considera:

□ branca □ preta/negra □ parda/mestiça □ amarela □indígena □ outros

3) Qual a sua escolaridade? Até que nível de ensino estudou?

□ Ensino Fundamental I Incompleto □ Ensino Fundamental I Completo □ Ensino Médio Incompleto

□ Ensino Fundamental II Incompleto □ Ensino Fundamental II Completo □ Ensino Médio Completo

□ Ensino Superior Incompleto □ Ensino Superior Completo □ Pós Graduação

4) Qual a sua renda mensal aproximada? Assinale uma opção. (Em Salário Mínimo – SM)

□ até 1 SM □ De 1 a 2 SM □ De 2 a 3 SM □ De 3 a 5 SM □ De 5 a 10 SM □ Acima de 10 SM

5) Qual a renda familiar média em sua residência? Assinale uma opção.

□ até 1 SM □ De 1 a 2 SM □ De 2 a 3 SM □ De 3 a 5 SM □ De 5 a 10 SM □ Acima de 10 SM

6) Onde mora (bairro, distrito)? Quanto tempo mora nesse lugar? A residência é própria, alugada ou cedida?

7) Há quanto tempo trabalha nessa empresa? Qual a sua função e profissão?

8) O que fazia antes dessa ocupação? Já trabalhou em outras funções? Onde trabalhava antes?

Dinâmica casa-trabalho no transporte de São Paulo

9) No local que trabalha agora, quais horários e caminhos que percorre para chegar até lá? Diga quantas conduções utiliza e onde faz baldeações (se caso faz)?

10) O percurso apresenta segurança? (locais de medo no trajeto, falta de iluminação, etc.)

11) Em todos os lugares que trabalhou os caminhos modificaram muito?

12) Já fez outros percursos ou usou outras formas de transporte (a pé, bicicleta, etc.)? Quais?

13) Quem da família leva e busca os filhos na escola?

Experiências no transporte

14) Quais as dificuldades encontram no transporte? (distância, demora, má qualidade, etc.)

15) O transporte está lotado no horário que utiliza? Vocês esperam muito para entrar?

16) Costuma se conversar com as pessoas no transporte? Você já fez amizades no transporte? Conte alguma experiência que te marcou!

17) O quê você mais conversa com os amigos e pessoas no transporte? (trabalho, família, lazer, etc.)

18) Quando você está no transporte você se identifica com as pessoas que estão lá? Elas são parecidas ou diferentes de voce? O que pensa das pessoas que utilizam o transporte?

19) Que situações curiosas já viveu e viu no transporte? Já presenciou alguma briga ou conflito? Mas já viu também música, poesia e alguma arte? Conte para a gente.

20) Você já passou por alguma situação constrangedora ou já viu alguém passar? Já sofreu algum tipo de abuso? Qual a situação mais horrível que presenciou?

21) Já viu uma pessoa ajudando outra sem conhecer? Voce já ajudou alguém?

22) Você já se desentendeu com alguém no transporte? Alguma discussão, briga, etc.?

23) Voce já chegou na catraca e não tinha o dinheiro da tarifa? O que fez?

Passe Livre e Direito à Cidade

24) Você considera o transporte caro? Acha que devia pagar? Quanto deveria custar o transporte? Conhece alguma experiência de Passe-Livre em alguma cidade ou município?

25) Voce já participou de alguma manifestação por causa da demora do transporte? E participou de alguma manifestação pelo Passe Livre?

26) Qual sua visão sobre os marreteiros (vendedores ambulantes) nos trens e metrô da cidade? Considera ou não importante eles venderem no transporte? E como acredita que deveria ser resolvida a situação deles?

27) Voce é a favor do passe livre para estudante? E para o trabalhador, deveria haver também?

28) Como voce avalia o Movimento do Passe Livre em 2013 que lutou contra o aumento da tarifa? Movimentos assim são importantes ou não em sua visão?

29) Se voce pudesse mudar de moradia para perto do trabalho, voces mudaria? Qual motivo?

30) O que você gostaria de conhecer na cidade que não conhece porque é distante de sua moradia?

31) O que você conheceu na cidade que mais gostou?

32) O quê voce gostaria que existisse no seu bairro que ainda não existe? (escola, universidade, clube, Sesc, cinema, teatro, etc.)

33) Voce utiliza bicicleta e ciclo faixa?

34) Voce já foi na Avenida Paulista em dias de domingo de lazer? Tem rua de lazer no seu bairro?

35) O quê você pensa que deveria mudar para melhorar o transporte coletivo na cidade?

36) E na cidade, o que pensa que deveria mudar?

37) O que voce achou dessa pesquisa? Faltou algo que gostaria de comentar? Fique à vontade!

Questionário para os marreteiros de trem

Experiências de trabalho e venda no transporte:

1) Há quanto tempo você está vendendo no trem?

□ 1 a 6 meses □ 6 meses a 1 ano □ 1 ano a 1 ano e meio □ 1 ano e meio a 2 anos □ Mais de 2 anos

2) Você paga passagem para vender mercadorias? □ sim □ não

3) Você costuma vender em quais linhas da CPTM? (mais de uma opção)

□ 7 Rubi □ 8 Diamante □ 9 Esmeralda □ 10 Turquesa □ 11 Coral □ 12 Safira □ 13 Jade □ Fora de estações

4) Considera as linhas da CPTM diferentes? Por qual motivo? _____

5) Que tipo de mercadoria você vende?

□ alimentos □ bebidas □ brinquedos □ equipamentos eletrônicos □ outros: quais? _____

6) Como escolhe as mercadorias? _____

7) Quais são as mercadorias mais vendidas no trem?

□ alimentos □ bebidas □ brinquedos □ equipamentos eletrônicos □ outros: quais? _____

8) Onde você costuma comprar as mercadorias que vende no trem?

□ Atacadão/Assaí □ Mercados específicos □ Revendedor □ Fornecedor □ outro: qual? _____

9) Quanto você consegue vender em reais por dia de trabalho? _____

10) Qual a jornada de trabalho que realiza por dia e semana? _____

11) Você reveza com alguém essa jornada de trabalho? Quem?

□ sim, quem? _____ □ não

12) Qual é o risco mais frequente de vender mercadorias nos vagões de trem?

□ perda de mercadoria □ retirado da estação □ responde processo □ agressão □ outro: _____

13) Quantas vezes já aconteceram algumas dessas situações com você? _____

14) Você sabe para onde vão as mercadorias quando as retiram dos marreteiros?

□ sim, onde? _____ □ não

15) A população apoia sua atividade no trem?

□ sim □ maios ou menos □ não, por quê? _____

16) Você consegue se organizar coletivamente contra a repressão no trem? Sim, como? Não, por quê? □ sim

□ não _____

17) Qual o principal motivo para estar vendendo no trem?

□ desemprego e única alternativa de trabalho □ a venda é mais rentável que o emprego

□ complemento de renda □ outro. Qual? _____

18) Realiza outra atividade, ocupação ou trabalho além dessa? Qual? _____

19) Você espera sair da condição de marreteiro para um trabalho formal de carteira assinada?

□ sim □ não □ já trabalha com carteira assinada em outro lugar

Condições da Moradia

20) Qual o tipo de moradia que você reside?

□ casa □ apartamento □ cortiço □ ocupação □ outra: qual? _____

21) Qual a situação da moradia?

□ própria □ alugada □ cedida □ outra: qual? _____

22) Quantos cômodos têm na residência?

□ 1 □ 2 □ 3 □ 4 □ Mais de 5

23) Quantas pessoas residem na mesma moradia?

□ 1 □ 2 □ 3 □ 4 □ 5 □ 6 □ 7 □ 8 □ 9 □ 10 □ 11 □ 12 □ Acima de 13

Informações dos participantes:

Nome: _____Idade_____

Escolaridade? _____ □ Casado □ Solteiro Filhos: □ 0 □ 1 □ 2 □ 3 - 4 □ mais de 5

Bairro: _____ Cidade: _____

Email: _____

_____