

**Universidade de São Paulo**  
**Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas**  
**Departamento de Geografia**  
**Programa de Pós Graduação em Geografia Humana**

**Relatório de Qualificação de Dissertação de Mestrado**

Rafael Cesario Aragi<sup>1</sup>

Francisco Capuano Scarlato<sup>2</sup>

Os “quebra-quebras” nos trens e estações da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos: um estudo do cotidiano mobilizado na urbanização crítica da Região Metropolitana de São Paulo

**São Paulo, outono de 2014.**

---

<sup>1</sup> Mestrando regular do PPGH sob o nºusp 5864215.

<sup>2</sup> Prof. Dr. Orientador do projeto de pesquisa em análise para qualificação.

## **Introdução**

O presente relatório de qualificação tem a intenção de compartilhar com a banca avaliadora as reflexões que, durante os dezoito meses de desenvolvimento do presente projeto de pesquisa, foram realizadas. Para isto inicia-se com um pequeno relato das atividades que o mestrando esteve envolvido no mesmo período para em seguida adentrar nas formulações que comporão a dissertação propriamente dita.

Além do mais, aproveita-se o espaço desta introdução para ressaltar que a concreção em laudas do processo até aqui desenvolvido é por quem lhes escreve considerado a parte de exacerbação da reificação da prática acadêmica, carregando a forma texto os mesmos desdobramentos e imposições da forma mercadoria, tema presente neste relatório.

Deste modo, a reflexão crítica que aqui se coagula é antes de tudo uma reflexão que tentou não deixar o foco crítico voltado apenas para “fora”, mas sim mantê-lo em um sentido duplo, colocando-se sempre que possível também em questão, ao passo que na sociedade produtora de mercadorias em que vivemos somos constituídos por uma objetivação fantasmagórica que nos sujeita e constitui como sujeitos da ação.

Agir e ser sujeito são imposições que os indivíduos sentem sobre si cotidianamente. Assim, escrever teses, pegar trens, matar bandido, roubar playboy, votar em políticos, participar de reuniões, namorar, cuidar e ser cuidado, cobrar e ser cobrado... . Deste modo, pode-se seguir infinitamente em

chaves de ação e determinação, no seio da sociedade do espetáculo produtora de coisas superpoderosas, que chamam a atenção para a necessária existência dos sujeitos sendo, contudo, destacado o fator da sujeição para tal realização.

Partindo destes pressupostos, acrescenta-se que em sequência será exposto, uma síntese de atividades que impreterivelmente para a elaboração desta pesquisa tiveram de ser realizadas, sendo principalmente composta por apresentar as disciplinas cumpridas e de que modo estas se relacionam com o que veio a se desdobrar, no segundo momento desta qualificação, que são os textos ligados ao objeto de pesquisa propriamente.

A respeito de tais textos adianta-se que não são fruto deste curto período de desenvolvimento do mestrado, mas são mais do que isso, um acúmulo de reflexões de anos de estudo coletivo em grupo e individualmente, sem esquecer a carga da graduação, trazendo mais uma vez a contradição entre o estudar e fazer a crítica e esta ser ao mesmo tempo necessária a reprodução do profissional acadêmico em crescente estado de concorrência e consequente produtividade ao mesmo tempo o processo que alimenta os pulsos emancipatórios deste pesquisador, isto mais por repulsa do que por um romantismo revolucionário.

Os três textos presentes neste relatório são: “Vasculhando os destroços dos quebra-quebras”; “Abstração Real” e “Simultaneidade Negativa, Comparações nem tão descabidas diante da desmedida do Capital: Luddismo e Quebra-Quebras”. Cada um destes textos contendo suas próprias introduções, o que em certa medida torna a explanação sobre eles um tanto

repetitiva. Porém, apenas para adiantar quais as intenções de cada um deles algumas palavras serão articuladas.

O primeiro texto, “Vasculhando os destroços dos quebra-quebras” tem por objetivo elaborar uma reflexão sobre como os referidos eventos foram e continuam sendo tratados pela mídia, em específico pelo jornal O Estado de São Paulo. Debruçar-se sobre os arquivos deste periódico ultrapassou as primeiras intenções e constituiu um importante caminho de contextualização simultânea do próprio transporte, da produção espacial crítica que a RMSP processou e, talvez o que aqui é considerado centro da pesquisa, como tais processos se ligam a mobilidade do trabalho constituindo o fragmentado e dilacerador cotidiano.

O segundo texto, “Abstração Real”, é o texto que apresenta de maneira bem formatada no estilo acadêmico, os preceitos teóricos, e consequentemente metodológicos, de conceitos e categorias que foram e serão chave na elaboração e percorrer dos caminhos da pesquisa. Talvez, correndo o risco de simplificar, pode-se dizer que é uma revisão da teoria marxiana sobre o processo de valorização e seus desdobramentos crítico contraditórios sobre a reprodução do trabalho, do capital e da produção do espaço.

O terceiro e último texto “Simultaneidade Negativa, Comparações nem tão descabidas diante da desmedida do Capital: Luddismo e Quebra-Quebras”, é o resultado de uma curiosidade do autor em aproximar os luddistas aos quebradores de trem para daí poder elaborar algumas reflexões sobre a constituição destes sujeitos em seus processos particulares de mobilização.

Assim sendo, é o aproximar para depois apontar as particularidades que a roda vida da valorização empreende, sendo uma viagem da “Central Station” inglesa a também inglesa estação da Luz.

Por fim este relatório apresenta o direcionamento que se pretende tomar nestes poucos meses existentes até a entrega da dissertação final. Em anexo será posto o projeto de pesquisa seguindo assim as normas da casa.

## Índice

Introdução.....	1
O que foi feito até aqui?.....	7
Em quais condições objetivas se desenvolveu a primeira fase desta pesquisa?.....	10
Vasculhando os destroços dos quebra-quebras .....	12
Apresentação .....	12
A marcante década de 1970, passageiros no vagão descarrilado da modernização .....	17
1980 uma década de panes, quebradeiras e perseguições a fantasmas subversivos. ....	23
1990 a contraditória política “neoliberal” e a criação da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), o transporte de “refugiados” em meio ao conflito imanente da valorização .....	36
A primeira década do séc. XXI, uma odisseia no espaço .....	56
Pequenas Considerações, que quem nos dera fossem finais .....	74
Abstração Real .....	76
Introdução.....	76
Acidentalmente pressuposta, lógica contraditória e realização crítica .....	78

Considerações comprometidas.....	107
Simultaneidade Negativa, Comparações nem tão descabidas diante da desmedida do Capital: Luddismo e Quebra-Quebras.....	108
Divagações fundamentalmente introdutórias .....	108
Fazendo uso da regressão: o Luddismo segundo Thompson complementado por Engels .....	113
Progressão sobre os trilhos: por fim a famigerada aproximação ....	126
Da qualificação em diante rumo à colisão espaço temporal.....	146
Bibliografia Suportada.....	148
Anexo .....	160
Projeto de pesquisa: Os “quebra quebras” nos trens e estações da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos: um estudo do cotidiano mobilizado na urbanização crítica .....	160

## **O que foi feito até aqui?**

Já adiantado anteriormente este é o momento de falar sobre o que foi realizado pelo mestrando até a presente data desde seu ingresso no PPGH.

Pois bem, neste período, por exigência de cumprir créditos cursou-se três disciplinas de nível de pós-graduação. Sendo duas no próprio PPGH e a terceira e última no Instituto de Estudos Brasileiros.

A primeira disciplina cursada foi a disciplina oferecida pela Profa. Livre Docente Amélia Damiani, sob o título de “Espaço, Reprodução e Cotidiano” (cód. FLG5858-4/1), durante o período de 08/2012 à 11/2012. Nesta a temática central proposta pela docente foi a de discutir os aspectos e repercussão das leituras estruturalistas e funcionalistas da realidade. Para direcionar as reflexões a turma leu o texto “Para além do Estruturalismo” de Henri Lefebvre.

As contribuições deste curso foram principalmente a de perceber como as leituras estruturalistas e funcionalistas são mais do que concepções da realidade, mas mais do que isto são repositórias da mesma, constituindo assim uma prática social e sendo uma sócio(lógica).

Como atividade avaliativa e construção do curso foi proposta a apresentação de seminários sobre outros textos de Lefebvre, tendo o grupo do qual fazia parte escolhido “Posição contra os tecnocratas”. Nesta a discussão, muito ligada ao eixo central da disciplina aprofunda as reflexões sobre como as concepções já citadas culminam em uma forma de apreensão e atuação na realidade em que a técnica, a ciência e a lógica formal são as operantes determinantes.



Deste modo pode-se concluir que a disciplina foi um convite a pensar sobre a forma de pensar e sua consequente prática, ou o inverso, como determinadas práticas resultam em um modo particular de pensar que repõe determinadas práticas sociais. Na produção do espaço metropolitano, nas gestão dos trens e da população, e por parte desta também, sendo manifestada tal práxis.

O segundo curso acompanhado foi ministrado pela Pofa. Dra. Isabel Aparecida Pinto Alves no período de 03/2013 à 06/2013. O título da disciplina sendo “Projetos urbanos e reprodução do espaço no contexto da crise capitalista global” (cód. FLG12 – ½).

Como muito sugere o título da disciplina a presente professora teve a preocupação de simultaneamente oferecer aos alunos uma reflexão sobre a reprodução crítica do capital e sua tautologia em concomitância ao específico papel que a produção espacial passa a cumprir no acirramento da crise iminente. Para tal a professora ofereceu aos alunos uma excelente bibliografia que passava pelos geógrafos críticos, em especial Harvey com os textos de seu livro “O enigma do Capital”, mas passando pelos economistas como François Chesnais e Leda Paulani e também se apropriou das discussões de Lefebvre com o texto “A revolução urbana”.

Pelas leituras sugeridas já se conclui quais foram as contribuições à pesquisa e formação pessoal desta disciplina. De modo geral afirma-se que a mesma foi uma grande reflexão sobre a tríade Capital, terra e trabalho, sendo as componentes apresentadas conforme o destaque que se percebeu ter sido

dado na abordagem. Este movimento sendo também apropriado para a elaboração desta dissertação.

A última disciplina cursada foi a que se realizou fora do PPGH no IEB sob a responsabilidade do Prof. Dr. Jaime Oliveira Tadeu. O título de seu curso era: “A Urbanidade e a Imagem da Metrópole de São Paulo como Fatores de sua Produção e de sua Interpretação”.

O título da disciplina foi o verdadeiro indutor do interesse pela mesma uma vez que já se tinha definido o trabalho com as notícias de jornal e deste modo acreditava-se que tal envolvimento contribuiria com a dissertação. Isto foi verdade em partes. Este aproveitamento relativo sendo justificado pela dificuldade de interlocução da leitura do docente com a que se adota particularmente nesta pesquisa e é compartilhada de maneira também relativa no laboratório de Geografia Urbana. Assim, quando a discussão não travavam no questionamento sobre a tematização naturalizadora e ontologizante do fenômeno urbano, se pode acompanhar alguns apontamentos interessantes sobre o conceito chave para o professor que era o de “urbanidade”, já indicando algo estanque se considera-se o termo “urbanização”.

Desta disciplina afirma-se que o proveito se deu principalmente por apontamentos da manifestação fenomenológica do urbano, a forma, mais do que seus conteúdos. Mas assim sendo se tornou um convite a explicitar a forma para desta adentrar às suas componentes determinantes da produção espacial no sistema produtor de mercadorias, sem medo de usar este termo, por mais que jocosamente chamado durante quase todo o curso, de estruturalista.

Este curso teve como bibliografia um conjunto de fichamentos feitos pelo docente sobre autores que ora abordavam a urbanidade de maneira bem etapista elaborando uma gradação entre cidades e pouca coisa sobre imagem, símbolos, signos, significantes e daí por diante.

A contribuição deste curso foi mais no sentido de certificar-se da maneira de como não se vai percorrer e refletir sobre a realidade do que qualquer outra coisa. Residualmente credita-se ao docente o chamar de atenção sobre morfologia urbana, centro de sua análise, ficando assim o convite a pensar sobre a substância da urbanização.

**Em quais condições objetivas se desenvolveu a primeira fase desta pesquisa?**

Aproveita-se aqui para lançar nota sobre a cada vez mais precária condição que os estudantes têm desenvolvido suas atividades de pesquisa. Isto é dito uma vez que, não sendo o particular de quem vos escreve, mas a situação de parte considerável dos que ingressam no PPGH, de não terem acesso garantido e imediato à bolsa de estudos e flexibilização de prazos e obrigações.

Entrando no programa em 07/2012 só foi possível acessar algum apoio à realização da pesquisa um ano depois quando contemplado pela misera, se relacionar-se os custos de vida na capital paulista com seu valor, bolsa de estudo cedida pela CAPES, sombra sob a qual se realizam as diferentes formas de tirania da concorrência e do dinheiro no particular da prática

acadêmica. O que é aqui dito para esta agência de fomento vale para as demais, sendo no caso dos amigos “beneficiados” pela Fapesp a gama de instrumentos coercitivos muito maiores.

O período sem bolsa como única opção restou os trabalhos provisórios, que por assim ser, foram em maioria intensivos, como os trabalhos como monitor de estudos do meio, corretor e fiscal de prova de vestibular e por aí afora.

Por que tocar nestas questões? Por, como dito na introdução abordar e tencionar não apenas com a realidade tomada como objeto de estudo e assim neutralizada sobre os olhos do cientista social, mas de se colocar na mira da reflexão conjuntamente e, ao mesmo tempo em que, apontar a miséria do mundo apontar à miséria do ser sujeito sujeitado particularmente na posição de pesquisador universitário, destacando serem os trabalhadores contemporaneamente denominados de trabalhadores complexos, quando na verdade destacam-se por suas especializações, postos pelo desdobrar do capital e não outra coisa.

## **Vasculhando os destroços dos quebra-quebras**

### **Apresentação**

Este texto é a tentativa de, através do acervo de notícias do jornal O Estado de São Paulo, se aproximar do objeto de estudo da pesquisa de mestrado “Os ‘quebra quebras’ nos trens e estações da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos: um estudo do cotidiano mobilizado na urbanização crítica”. Aproximação que será importante por contribuir com uma primeira reflexão acerca da mobilidade do trabalho na Região Metropolitana de São Paulo atentando conjuntamente para aspectos da produção do espaço e como ambas estão conectadas pela entrada particular do estudo. Vale dizer também que internamente aos conteúdos abordados neste exercício está a contextualização (histórica) da problemática em que tanto aspectos das empresas prestadoras do serviço de transporte de passageiros por trens quanto aspectos de nível mais amplos, como o dos eventos e condições sociopolíticas, são diluidamente traçados a medida que os conteúdos do estudo foram exigindo.

Como já adiantado, todas as notícias citadas neste texto são do jornal O Estado de São Paulo, isto é dito para não deixar dúvidas ao leitor sobre qual a origem das notícias utilizadas uma vez que para não deixar o texto, e principalmente a escrita, deveras fatigante se informou na maior parte dos casos apenas a data, a página e o título das notícias, informações que são suficientes para uma procura por conta, a quem tenha interesse, em buscar mais detalhes em alguma notícia em especial.

Justifica-se o uso das notícias do jornal O Estado de São Paulo por este ter disponibilizado em sua página virtual todo o acervo por ele publicado digitalmente desde sua fundação, o que muito facilitou a busca das notícias relacionadas. Uma segunda justificativa para se valer das notícias deste jornal em específico é da dificuldade em encontrar na produção acadêmica material sobre o assunto diretamente, isso por um lado, por outro é o interesse de ver como na mídia tais fenômenos eram, e são, retratados e explicados, além de o mesmo ser reconhecidamente conservador, instigando ainda mais o exercício de análise discursivo empreendido pelo mesmo sobre a temática.

Ressalta-se de início a mídia enquanto parte da indústria cultural, exercendo deste modo importante papel na reprodução da sociedade espetacular que nos encontramos. Aproveita-se de para explicitar o peso que aqui é dado ao papel da mídia enquanto instituição necessária do Estado, veículo por onde se expressa sua violência característica de modo particular, que não só o da violência direta:

“Verdade é que a demagogia moderna faz uso do discurso – e numa proporção perturbadora se pensarmos nos discursos eleitorais que o candidato moderno está obrigado a pronunciar –, mas faz uso ainda maior da palavra impressa. Por esse motivo é que o publicista político e, muito particularmente, o jornalista são, na atualidade, os mais notáveis representantes da demagogia”.  
(Weber, 2006, 82)

Complementando suas afirmações, e assim aproveitando para marcar de que maneira a produção jornalística será aqui entendida continua Weber:

“A necessidade de ganhar a vida redigindo um artigo diário ou, ao menos, semanal constitui espécie de cadeia presa ao pé do

jornalista . [...] Digno de menção também é o fato de ser obrigado a manifestar prontamente e com convicção, apesar disso, pontos de vista sobre todos os assuntos que o ‘mercado’ reclama a respeito de todos os problemas possíveis e tudo isso não apenas sem cair na vulgaridade e sem perder a própria dignidade [...]” (idem, 84 - 86)

Ou seja, não será dado a imprensa e ao referido jornal interpretação que os coloque como livres das determinações da forma social, destacando a necessidade de realização da mercadoria “jornalismo” e a obscura relação entre os proprietários dos meios de comunicação com a esfera política.

Adianta-se ao leitor que para a redação das laudas abaixo o autor teve como referência estilística o que se denomina “forma ensaio”, contudo, sendo a força do habito pesadamente sentida depois de muitos anos de “for(mata)ção” acadêmica culminou no fato de o texto ser escrito com a intenção de um ensaio e resultar em um texto multirreferenciado muito mais próximo a forma textual acadêmica, por mais que repleto de divagações e com a presença de seu autor, mas é a obra que acaba por contraria-lo.

A organização da reflexão se fez pautada nas notícias separadas por décadas, mas na medida das necessidades e capacidade buscou-se conectar os “ensaios” a uma malha ferroviária interpretativa, procurando a todo momento se lembrar que falar os trens sem dizer o que se passa fora dos trilhos é deixá-lo numa vitrine de loja de plastimodelismo, sendo apenas uma reflexão acerca do ferrorama.

A fim de facilitar aos leitores o acompanhar de uma sequência de baldeações entre vagões, trens, estações e regiões internas à RMSP

aconselha-se sempre que necessário consultar os mapas a seguir apresentados.

## Mapa do Transporte Metropolitano

### Metropolitan Transport Network



#### Legenda Legend

	<b>Linha 1 - Azul</b>	METRÔ
	<b>Linha 2 - Verde</b>	METRÔ
	<b>Linha 3 - Vermelha</b>	METRÔ
	<b>Linha 4 - Amarela</b>	VIAQUATRO
	<b>Linha 5 - Lilás</b>	METRÔ
	<b>Linha 7 - Rubi</b>	CPTM
	<b>Linha 8 - Diamante</b>	CPTM
	<b>Linha 9 - Esmeralda</b>	CPTM
	<b>Linha 10 - Turquesa</b>	CPTM
	<b>Linha 11 - Coral</b>	CPTM
	<b>Linha 11 - Coral - Expresso Leste</b>	CPTM
	<b>Linha 12 - Safira</b>	CPTM
	<b>Linha de Ônibus Especial</b>	CPTM
	<b>Expresso Turístico</b>	CPTM
	<b>Ponte ORCA - tarifada</b>	EMTU
	<b>Corredor Metropolitano de Ônibus ABD</b>	EMTU

	<b>Terminal Metropolitano de Ônibus</b>
	<b>Estação</b>
	<b>Estação de Integração - gratuita</b>
	<b>Estação de Integração - tarifada</b>
	<b>Estações com elevador</b>
	<b>Paraciclos</b>
	<b>Bicicletário</b>
	<b>Bicicletário com empréstimo de bicicleta</b>
	<b>Estacionamento de Carro Integrado</b>

#### Informações úteis Useful information

CPTM	<a href="http://www.cptm.sp.gov.br">www.cptm.sp.gov.br</a>	0800 055 0121
EMTU	<a href="http://www.emtu.sp.gov.br">www.emtu.sp.gov.br</a>	0800 724 0555
METRÔ	<a href="http://www.metro.sp.gov.br">www.metro.sp.gov.br</a>	0800 770 7722
VIAQUATRO		0800 770 7100



Fonte: <http://www.metro.sp.gov.br/pdf/mapa-da-rede-metro.pdf>





## **A marcante década de 1970, passageiros no vagão descarrilado da modernização**

Ao ler as entrevistas selecionadas algumas temáticas saltam mais aos olhos nesta década além dos quebra-quebras que são objeto central. Sendo elas: a relação comparativa que passaria a existir entre os dois sistemas de transporte de passageiros sobre trilhos, “trens de subúrbio” – Metro; o impasse diante da herança das empresas ferroviárias que a União passara a administrar RFF, RFSA; o apelo à consciência do “trabalhador pai de família” para não agir impulsivamente e por fim a modernização (substituição) dos trens velhos por novos como solução aos descontentamentos.

A construção do Metro, Companhia do Metropolitano de São Paulo, foi iniciada em 1968, a justificativa direta para tal empreitada se dava na demanda por transporte de passageiros na capital paulista, que crescera em população e área da cidade, compondo deste modo os elementos para o reconhecimento da própria Região Metropolitana de São Paulo pelos órgãos gestores (municípios, estado e governo federal)

Há, porém, e tal elemento muitas vezes fica fora da análise dos estudiosos da temática, outro elemento que embasa a construção do Metrô – a consciência das *personas* modernizadoras. Uma pesquisa rápida nos periódicos das décadas de 1960 e 1970 (ver notícias Estadão dia 21 de Nov. de 1968, pág. 27) trazem termos sintomáticos de como o Metrô não representava um simples meio de transporte, mas sim a *concreção* dos avanços possibilitados pela técnica. Realidade acessível, porém, apenas para países que tão avançados quanto este tipo de transporte, levaram a cabo sua

implantação, ou seja os países centrais do capitalismo mundial, que em alguns casos como o da França o mesmo foi implantado em sua capital no início do século XX. Assim, o Metrô passara a ser para as personas modernizadoras um dos símbolos de um país que na superfície, com o automóvel, e nas entranhas da terra, com o metrô, andava “para frente”, em direção às paragens vislumbradas pelos exemplos de “civilização avançadas” e suas cidades vitrine, como Londres e Paris, preterindo-se o exemplo da “hernana” Buenos Aires, que teve em seu sítio o “subte” instalado contemporaneamente ao das citadas capitais europeias.

Deste modo, o metrô, elevado a algo maior do que um sistema de transporte de passageiros de massa passa a ser o oposto do que existia na mesma categoria, no caso os trens de passageiros, denominados de “subúrbio”. Esta denominação carregando um sentido duplo, o primeiro por de fato tais trens serem quase que o único transporte a atender as regiões suburbanas<sup>3</sup> de São Paulo, na época e ainda hoje, já o segundo possível entendimento carrega o sentido mais próximo ao que o termo periferia remete hoje, local em que a carência generalizada é definidora da realidade, onde as coisas são mais difíceis, “é muita treta” como se diz na gíria.

Com base nestes elementos, pode-se dizer que o metrô é o projeto romântico futurista que esteve presente nesta geração dos anos de 1960/70

---

<sup>3</sup> O subúrbio foi tema de reflexões do sociólogo José de Souza Martins (2002) na obra que recebe o título “Subúrbio”, nesta outro sentido, complementar ao que foi exposto como primeiro entendimento possível é desenvolvido. Resumidamente o subúrbio se caracterizava segundo este autor pela centralidade que empreendimentos (firmas) exerciam nas localidades próximas a cidade de São Paulo, mas distantes o suficiente para se diferenciar, onde a vida social se organizava em torno destas firmas, sendo o emprego o elo associativo dos moradores do subúrbio. Contudo, o próprio autor, mas principalmente Seabra (2004), destaca que com o processo de periferização da cidade de São Paulo em seu processo de urbanização crítica (Damiani, 2004) tais subúrbios são engolfados e passam a ser o destino não apenas dos que ali viviam porque ali trabalhavam, mas sim porque ali era o único lugar possível de acessarem a moradia.

(Lefebvre, 1969). Como característica de tal projeto está presente a negação da situação presente, no caso os trens de subúrbio e insuficiente transporte de passageiros público, e a solução, diferente dos românticos propriamente ditos que se voltavam ao passado, estava a salvação técnica, a realização da “segunda natureza”. O problema, porém, é que da mesma forma que os românticos foram criticados por seus contemporâneos ao não reconhecerem que a natureza por eles defendida como solução era ríspida, muito diferente da harmonia pintada em suas paisagens, os futuristas também são criticados por eleger, em sua segunda natureza, apenas o ideal harmonioso e funcional, onde as contradições são deixadas no subsolo, e do mesmo modo que não era possível o regresso como apontavam os românticos, os problemas da metrópole e a superação do “atraso” não foram e não serão resolvidos pelos sistemas técnicos com destino ao idílico ficcional dos “The Jetsons”.

Enfaticamente, a relação Metrô - Trens de “Subúrbio” foi interpretada pelos homens de ação com uma leitura dualista em que o fracasso de um somente poderia ser solucionado com algo que aparentemente se distinguia e opunha a realidade que se apresentava. Um mesmo movimento analítico que fundamentava as leituras de Brasil – países centrais, região sudeste – regiões norte/nordeste do país e por aí segue, interpretação esta que Oliveira (1998) aponta como dualista e fragmentária, ao passo que impede a elaboração da análise das realidades em relação umas com as outras, ou seja, o exercício dialético de análise inexiste, e a simultaneidade de Hegel, no “ser-não ser” fica apenas para os filósofos se ocuparem e não ponto de partida para a análise da realidade tomando a forma particular que o aparecer não ser moderno é parte determinada e determinante do próprio moderno se realizar.

Ao mesmo tempo e complementar a leitura dualista da realidade o fator espetacular das ações realizadas pelo Estado modernizador são reveladoras. A construção deste sistema subterrâneo moderno é enaltecida de tal forma que depois de pronta e com o início das atividades a cidade passaria a ser algo diferente do que era e todos sentiriam essa benesse, característica marcante da sociedade espetacular em que o aparecer ser equivale e substitui o ser, e onde os sujeitos (a população da cidade) separados na condição de mônada são unificados (Debord, 1997), “todos irão se beneficiar” como as propagandas do Metrô diziam e continuam o fazendo.

Em contrapartida, a própria realização das obras do metrô contribuiu com o agravamento dos trens de passageiros uma vez que os trabalhadores que vieram para a cidade especificamente para trabalharem na obra, impedidos de permanecerem na região atendida pelo moderno sistema foram impelidos a morar nas periferias, muitos se tornando usuários dos próprios trens suburbanos. Este processo é documentado de maneira muito rica no filme “O homem que virou suco” revelando a outra face da modernização realizada por tal empreitada, em que se destaca a figura da cidade moderna sendo construída com o emprego da mão de obra dos expropriados nordestinos.

A respeito das queixas e apontamentos a respeito da herança “maldita” que o governo federal assume ao não deixar falir as empresas ferroviárias, o que chama mais a atenção é o fato de que tal postura por parte do Estado estava alinhada com a política que o mesmo passara a assumir desde a década de 1930 quando chama para si a responsabilidade de dar suporte e ser

o principal agente dinamizador (para não dizer modernizador e ficar repetitivo, mas é o que realmente foi e pode ser) do “desenvolvimento nacional”.

No período militar a questão dos transportes entendida como estratégica não poderia ficar fora da alçada de seus homens de estado. Além do mais, a todo o momento tendo que repor a ideia de que o Brasil estava nas mãos de quem “realmente o amava” e eram os melhores para cuidar do futuro do país, os militares tinham que se mostrar presentes, e de preferência a patente do poder dando os contornos de face protetora. Nas notícias coletadas no período uma chama bastante atenção por fazer um levantamento da situação dos trens de subúrbio e chegar a apontar como limite da solução a participação pessoal do general no poder: “Em junho de 1975, janeiro de 1976, março e junho de 1977 registram-se grandes quebra-quebras nas estações de subúrbio. A situação atingiu tal gravidade que o presidente Ernesto Geisel achou necessária a sua intervenção pessoal.” (O Estado de São Paulo, 08 de Dezembro de 1979, pag. 3)

A face autoritária que mantinha a situação nos trilhos se completava com monólogo laudatório proferido pelas as múltiplas línguas de diversas nacionalidades da liberalização e incentivo dos automotores, completando os Planos Nacionais de Desenvolvimento pintados de verde amarelo. Partindo diretamente do Estado ou das multinacionais o discurso e a prática se colocavam como uma única história (tragédia) através da farsa.

A respeito do apelo a moral e bons costumes que tanto o jornal quanto as autoridades do governo e, conseqüentemente, dos trens de subúrbio, empreendiam para tentar conter os quebra-quebras fica evidenciado que

“Deus, Família e Propriedade” são os pilares dos mesmos. E mais do que isto, reconhecendo que as condições dos trens eram “desumanas”, e o termo humano estando como sinônimo de trabalhador, este sendo o portador e defensor da tríade acima exposta. Contudo, a realidade cotidiana destes dignos trabalhadores parecia desdizer as três componentes, principalmente com o agudizar do desemprego que marcou a passagem da década de 1970 para 1980, assim, no completo abandono e não tendo mais do que o mínimo para pagar o aluguel ou comprar aos poucos o material da casa sempre por terminar em loteamentos irregulares na maior parte das vezes, rogando: “orai por nós pastor”, estes sujeitos se mutilam na sobrevivência ampliada que passa caracterizar a agora chamada periferia e não mais subúrbio da RMSP.

## **1980 uma década de panes, quebradeiras e perseguições a fantasmas subversivos.**

Ao ler as notícias da década de 1980 que abordam os quebra-quebras e a situação do transporte de passageiros sobre trilhos na RMSP destacam-se os seguintes temas: o esforço por parte do Estado em vincular os eventos a ações premeditadas e de cunho subversivo; o crescente apelo à polícia para controlar e impedir os quebra-quebras; as reformas nas agências responsáveis pelo transporte ferroviário; a própria realidade deste transporte no período e suas consequências.

Antes de adentrar a questão do Estado vale lançar umas breves palavras a respeito de qual era o contexto sócio político econômico do momento. De modo geral a década de 1980 se caracterizou no âmbito econômico por um acirramento das crises da década anterior, que diferente do que pensavam os economistas e homens do Estado não se resolvera com a normalização do mercado petrolífero, o principal acusado por desencadear a crise.

Em caminho oposto ao dos economistas políticos, Mandel (1982) analisando o mesmo momento, opta por partir da superfície do fenômeno “crise” e ir buscar seus fundamentos no próprio processo de acumulação do capital. Para este autor desde a década anterior (1970), o capital havia alcançado seu estágio tardio, em que os seus avanços simultaneamente condiziam com o seu mais profundo estágio de crise de acumulação. Mas o que importa para a discussão que aqui se pretende é dizer que, segundo Mandel (idem) o capital, em suas personas, elaboravam estratégia de



contrariar a tendência de queda das taxas de lucro. Dentre estas, e a mais sintomática para a realidade brasileira, ocorria o que na economia é denominado de “estaginflação”, ou seja, inflação com estagnação econômica. A fim de solucionarem, o que lhes aparecia como problema singular, os empreendimentos elevavam os preços de seus produtos com o propósito de compensarem a menor circulação de mercadorias que, derivado do aumento da produtividade, começavam ficar estocadas e/ou deixavam de ser produzidas.

Tal estratégia de reprodução refletiu na sobrevivência dos consumidores, momento este que é narrado por muitos que viveram e se lembram da década em questão como a “corrida contra o homem etiquetador de mercadorias nos mercados”, em que os preços aumentavam exorbitantemente, nem mesmo do dia para a noite, mas no decorrer do próprio dia. O salário passava a se mostrar como insuficiente para manter a reprodução dos trabalhadores e de suas famílias. Dentre as táticas adotadas por aqueles que perdiam capacidade aquisitiva a figura da “quentinha”<sup>4</sup> tendo como mistura as mais variadas formas do “zoião”<sup>5</sup> retrata bem a situação. É através destes apontamentos que podemos entender neste período o crescimento da cidade em direção às periferias, uma vez que as táticas adotadas pelas pessoas de baixa renda em seus esforços cotidianos para sobreviverem viam nos menores preços do solo e dos aluguéis nos distantes bairros e até mesmo outros municípios vizinhos como os lugares onde podiam

---

<sup>4</sup> Termo popular para marmita.

<sup>5</sup> Termo popular para ovo, que por vários motivos, passou a ser juntamente com a carne de frango uma das principais fontes de proteína animal no país. Para mais informações sobre a indústria avícola brasileira e como esta se insere na reprodução ampliada crítica do capital ver Silva (2013).

garantir habitação para si e para a família, por mais que isto passasse a resultar em enfrentar longas horas nos transportes diariamente. Sendo este movimento de ir e vir, não o da plenitude do sujeito livre em todas as suas potencialidades, mas apenas do trabalho para casa de casa para o trabalho.

Em paralelo a situação apresentada acima vale dizer que passava a ser fundamental à reprodução da economia o crescente endividamento do Estado, que por sua vez atuava seguindo os ditames da cartilha do BM e do FMI, enxugando suas despesas supérfluas, o desmonte das estatais na década posterior será resultado deste alinhamento, e em contrapartida o Estado passava a atuar como financiador dos capitais interessados a se instalarem no país. Este movimento passa a ter na produção de juros o principal interesse, por isso ser denominado por vários autores (Paulani, 2013) (Chesnais, 2005) como início do período de “financeirização” da economia, e tanto os capitais individuais quanto o próprio Estado, mas não só estes, como a população também, passam a ser bem avaliados pela sua capacidade de adquirir dívidas.

No campo político, duplo simultâneo da economia, o governo militar demonstrava mais do que esgotamento, partindo internamente ao Governo a intenção de se iniciar o que por eles denominou-se como período de “democratização” ou “transição democrática”. Contudo, impossibilitado de manter o ritmo de “crescimento” econômico, as poucas justificativas que se valiam os militares e a “sociedade esclarecida zeladora da moral e dos bons costumes”, se dava no campo ideológico, onde para estes a ameaça socialista continuava presente no país e mais do que isso, podia aproveitar-se da insatisfação popular, que recomeçava tomar vulto saindo das ações

clandestinas temerárias e ganhando a luz dos grandes comícios como, por exemplo, os organizados pelos sindicalistas das montadoras no ABC, para “atentar” contra o “desenvolvimento da nação”, por mais que, como já dito, o país passava pelo processo de “abertura democrática”.

É por meio de tais reflexões que se acredita podermos entender a postura assumida por parte do Estado, até a “democratização” em pintar de vermelho, às vezes de vermelho e negro, os quebra-quebras. São várias as notícias que explicitamente relatam que o Estado estava interpretando as ações de revolta contra a situação dos trens como sendo resultado de agitação subversiva, sabotagem e premeditação de agentes infiltrados na “massa”. As notícias a seguir ilustram a postura assumida pelo poder público: Dia 11 de abril de 1980 – pag. 36 – “Agentes do DEOPS buscam suspeitos”; Dia 01 de novembro de 1983 – pag. 40 – “O agitador de terno e a omissão”, por Luiz Carlos Ramos; Dia 01 de novembro de 1983 – pag. 40 – “Montoro<sup>6</sup> insiste em sabotagem”; Dia 29 de outubro de 1983 – pag. 12 – “Uma área de domínio político do PC do B”; Dia 01 de fevereiro de 1984 – pag. 1 – “Para ministro, quebra-quebra foi sabotagem”.

Como consequência de tal interpretação, sendo uma ameaça ao país, os incidentes deveriam ser tratados por agentes especializados em crimes políticos com potencial de distúrbio social, no caso paulista o departamento policial que tomou a frente de tais investigações foi o já conhecido, por suas

---

<sup>6</sup> Montoro foi o primeiro governador eleito democraticamente em São Paulo após o Golpe de 1964, seu mandato foi de 1983- 1987. Segundo Caldeira este, diferentemente de seus antecessores e sucessores fez o esforço em conter a ação desumana da polícia, mas como mostra a autora, seu empenho fracassou, sendo seus sucessores Quéricia, Fleury e Mario Covas e Maluf sujeitos estes que se valeram do argumento da polícia forte contra o crime como principal pauta de suas candidaturas. A questão da segurança/insegurança se configurava como argumento especulativo da política e rendia votos, assim ainda o é basta acompanhar as ações do PSDB no estado de São Paulo (Caldeira, 2003, p. 163 – 174)

atrocidades, DEOPS, tendo a figura de Romeu Tuma<sup>7</sup> como delegado chefe do departamento neste período.

Lendo as notícias, e o jornal faz questão em demonstrar isso, os policiais do DEOPS fracassaram em conseguir provas e prender os culpados por incitarem a desordem, por mais que tivessem suspeitos bem pontuais, como por exemplo, o “homem de terno marrom” que é descrito da seguinte maneira pelos investigadores: “Agentes da Divisão de Ordem Social do Deops investigam para identificar dois rapazes, um deles de cabelos longos e barba...”. Pela descrição realizada pelo DEOPS provavelmente você que agora lê este texto é o homem que na época era buscado pela polícia de inteligência ou o conhecia, ou seja, não existia suspeito algum e deste modo todos eram os suspeitos.

Sendo os quebra-quebras interpretados por um lado como resultado de casos pontuais e cabendo a polícia de inteligência apurar o caso, por outro os eventos eram entendidos como levante espontâneo decorrentes de fatos corriqueiros de falhas e consequentes atrasos, que em situações imprevistas se iniciavam tendo um potente grau de destruição, sendo muitas as notícias que se focam principalmente nos danos materiais causados pelas quebradeiras.

Contudo, em ambas as situações, a que interpreta os quebra-quebras como fruto de agitadores específicos gerando tumulto e/ou resultado da

---

<sup>7</sup> Este mesmo senhor foi eleito e releito democraticamente após a “democratização” como senador da República, cargo que exerceu até seu falecimento.

“espontaneidade”<sup>8</sup> dos usuários dos trens, a prática dos responsáveis pelas ferrovias era a de acionar a polícia militar para conter a rebelião e os consequentes quebra-quebras.

A este respeito, acompanhando o noticiário, pode-se perceber que há por parte do jornal em consonância com os administradores das ferrovias e do Estado certa insatisfação com relação à eficácia da ação da polícia militar, seja pelo tardar a atender a ocorrência, seja por ter dificuldades em conter o levante, a exemplo disso a notícia do dia 29 de outubro de 1983 – pag. 12 – “A polícia demora; estação é queimada”.

Tal tratamento policialesco à questão social é para Caldeira (2003) uma marca do processo de modernização brasileiro do qual a instauração da democracia não se desvinculou, ao contrário foi instrumento de sua realização. As ações da polícia sendo caracterizadas por abusos, extermínios e extorsões, sobretudo sobre a camada da população pobre, em maioria negra moradora das periferias<sup>9</sup> (idem, p.162).

Soma-se a explicação do crescente apelo a PM na contenção dos quebra-quebras o fato de, mesmo estando o país vivendo um período de crise e contenção de gastos, os investimentos em segurança, contratação de efetivos às corporações civil e militar, compra de equipamentos (armas e

---

<sup>8</sup> Apontar como espontâneo algo que é fruto de um cotidiano de desgostos e maltrato seria por demais insensibilidade para com a realidade trágica de milhões de pessoas contra o rolo compressor que a todos quer pasteurizar.

<sup>9</sup> O argumento da autora trás a contradição do fato de mesmo esta camada da população sendo o alvo das ações truculentas e criminosas dos policiais, há internamente a esta um apelo por mais policiamento e em certo ponto apoio à ação dura dos agentes da ordem, um esforço por distanciar-se daqueles que não são cidadãos de bem, uma esperança de que a polícia tivesse capacidade de fazê-lo e não agir de acordo com seus apriorios em que a lógica identitária coloca como potencial criminoso os pobres, negros e moradores da periferia. Característica esta que extrapola a polícia e é parte da consciência da população de forma geral, por mais que velada.

viaturas basicamente) e construção de presídios, ao contrário das demais áreas, aumentaram no período (ibidem, p. 133).

O Estado se valera do único instrumento que lhe cabia e julgou ser viável na questão social, a violência, marca maior do Estado Moderno segundo Weber<sup>10</sup> (2006), porém, com a particularidade que chama a atenção Caldeira (2003), na introdução de seu livro, de que este monopólio da violência do Estado passava a ser delegado à esfera particular<sup>11</sup>, empresas especializadas em prestação de serviços de segurança, conjuntamente com o crescimento do aparato estatal repressor. Isto no que se refere à violência física direta, mas como destaca Foucault (2008, 277-293) a própria reprodução social vai ser realizada através de instrumentos de violência e contenção, físico e diretos, mas também indiretos, como os proferidos pelas instituições e a própria produção espacial, componentes essenciais à “governabilidade”.

Ao que coube o jornal, basicamente todas as notícias sobre os quebra-quebras destaca a ação da polícia, para elogiar ou para criticar sua ineficácia. Dentre estas notícias as seguintes, por seus títulos, indicam de que maneira o periódico interpreta o que eram os quebra-quebras e seu controle: Dia 28 de maio de 1988 – pag. 46 – “Polícia manda reforço, temendo mais violência”, ou seja a violência estava acontecendo, não iria ser continuada e talvez praticada pela polícia; Dia 01 de novembro de 1983 – pag. 40 – “Os trens atrasam, mas policiamento evita tumulto”, claramente positiva a ação preventiva de um

---

<sup>10</sup> “O Estado não se deixa definir, sociologicamente, a não ser pelo específico meio que lhe é peculiar, a todo outro agrupamento político, a saber o uso da coação física” (Weber, 2006, 60)

<sup>11</sup> Continuando a citação anterior Weber afirma: “[...] Sem dúvida, é próprio de nossa época o não reconhecer, com referência a qualquer outro grupo ou aos indivíduos, o direito de fazer uso da violência, a não ser em casos em que o Estado o tolere”. (idem) Tal tolerância sendo a marca do momento presente como chama a atenção Caldeira (2003).

cenário que a próxima notícia caracteriza; Dia 29 de outubro de 1983 – pag. 12 – “Perus vira uma praça de guerra”; se tratando de uma guerra presume-se que haja baixas, assim, Dia 07 de fevereiro de 1981 – pag. 14 – “Depredações, fogo e feridos em 2 estações”, no caso passageiros feridos a bala pela polícia em seu procedimento padrão de contenção e dispersão de tumultos.

É neste contexto que começa existir por parte do Estado em transição o anúncio de que reformas na organização e gestão das ferrovias passariam a acontecer, justificando-se pelo melhoramento da gestão das linhas a princípio dividindo-a entre carga e passageiros, criando assim a Companhia Brasileira de Trens Urbanos e esta por sua vez iniciou a transferência de alguns ramais às localidades estaduais<sup>12</sup>, ao mesmo tempo em que se omitia a já incapacidade de o governo federal em fazê-lo e tampouco os governos estaduais.

Deste modo, se anunciava no dia 21 de maio de 1982 – pag. 36 – “Fusão Rede-Fepasa sem definição”. Esta notícia tem como a questão central a problemática da fusão da Fepasa com a Rede Ferroviária Federal. Na época se apresentavam três possíveis maneiras de fundir as empresas: 1º Fusão direta formando uma nova empresa, 2º criação de nova empresa, mas sem a extinção das anteriores, esta nova seria “o fiel da balança” e, 3º desmembramento da Rede Ferroviária Federal em várias regionais. No caso de fusão sem desmembramento o Banco Nacional de Desenvolvimento seria o

---

<sup>12</sup> Os ramais que circulavam ligando a Zona Leste ao centro da capital foram passados à gestão do Metrô com o intuito de modernizar sua operação e tentar conter os incidentes de quebra-quebras que em maioria ocorreram nestas estações. Isto está registrado nas seguintes notícias: Dia 05 de setembro de 1987 – pag. 9 – “Trem de subúrbio na Zona Leste já sob o controle do Metrô”. É interessante dizer que na data da transferência do ramal para o Metrô o mesmo estava em greve de seus funcionários que pediam ajuste salarial e melhora nas condições de trabalho.

novo acionário, assumindo as dívidas e dando solvência à nova empresa. Na fala do secretário geral dos transportes que foi ouvido pelo jornal havia uma indicação à criação de um “sistema de subúrbio único para São Paulo”, o que para ele “traria incontáveis vantagens, como o barateamento, simplificação da manutenção e gestão”.

Passados alguns anos é anunciada pelo jornal a notícia no dia 22 de fevereiro de 1984 – pag. 13 – “Alterada a estrutura do transporte ferroviário”. A notícia se resume a anunciar que na presente data haveria a cisão do transporte de cargas do de passageiros, sendo que este ultimo não mais corresponderia a Rede Ferroviária Federal, mas sim à Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU). Segundo o ministro do Transporte, Cloraldino Severo, a orientação para a companhia era basicamente: “prioridade para os subúrbios de São Paulo e severidade na ação contra o quebra-quebra de trens e estações”.

São Paulo é colocado em destaque no início da operação da CBTU, mas a mesma é responsável em nível nacional. O destaque para a capital paulista se deu segundo a notícia pelo cenário crítico que os subúrbios se encontravam. A segunda orientação do ministro dos transportes era a de a CBTU fazer a população entender que “o trem é seu, e que os danos ao trem são danos à um patrimônio que lhe pertence”.

Nas falas do secretário em exercício no momento da reestruturação do transporte de passageiros sobre trilhos fica claro que primeiro o termo severidade, violência e policiamento ostensivo, acompanhariam o processo como de fato ocorreu, e segundo, o sentimento de pertença e zelo desejado



pelo ministro não se mostrava cabível em um momento de grande descontentamento da população diante do contexto amplo de crise que viviam, sendo o cotidiano no trem mais uma submissão à precariedade da reprodução na capital paulista, esta que deixava de ser a terra das oportunidades e começava se mostrar como o pesadelo diário.

Deste modo vale observar de que maneira o jornal caracterizava a situação dos trens de subúrbio no período. O título das notícias ajuda a caracterizá-la: dia 11 de abril de 1980 – pag. 36 – “O medo, na Santos a Jundiaí”, notícia que foca na questão dos furtos, roubos e precariedade dos trens que circulavam nesta linha; dia 11 de abril de 1980 – pag. 36 – “A Refesa investiga as causas das falhas no sistema elétrico”, sendo a principal causa dos problemas e interrupções da circulação de trens a transmissão de energia elétrica era e continua o sendo a “principal causa” das falhas e consequentes reações dos usuários; dia 12 de fevereiro de 1981 – pag. 19 – “Limpeza dos bueiros pode evitar as cheias”, nesta notícia o jornal aproveita para criticar a gestão da ferrovia por não dar conta da manutenção básica da mesma, e que ações simples solucionariam a questão; dia 21 de maio de 1982 – pag. 36 – “Os trens atrasam, rotina no subúrbio”, não precisa de maiores explicações; dia 30 de outubro de 1983 – pag. 21 – “desconforto e medo, a rotina”, esta tampouco; dia 17 de março de 1983 – pag. 18 – “O movimento sobrecarrega trens e metrô”, esta notícia aborda a superlotação dos trens diariamente, mas que na ocasião da greve dos motoristas de ônibus ficou pior; dia 19 de abril de 1984 – pag. 48 – “A cidade parou. E o medo a venceu”, a circulação de trens (subúrbio e metrô), juntamente com a pane de semáforos devido a um “apagão” deixou a cidade em pânico de acordo com o jornal; dia 18 de

setembro de 1985 – pag. 13 – “As ferrovias paralisadas”, mais uma vez por falta de energia os trens pararam de circular.

Superlotação, insegurança, falhas constantes e atrasos são as características dos trens de subúrbio que de modo geral estão sendo trazidas pelo noticiário. Contudo, as causas de tal situação são delegadas pelos redatores do jornal como consequência da má administração do governo central, principalmente, uma vez que a ele cabia à gestão da ferrovia. Porém, pouco, ou praticamente não há em seu conjunto de jornalistas, editores e colaboradores o esforço em reconhecer a incapacidade pela qual estava passando o Estado em suprir as demandas neste setor ao passo que a mesma não era pontual, mas sim infraestrutural como, por exemplo, a produção e abastecimento de energia elétrica<sup>13</sup> no país.

Para encerrar esta longa e marcante década apresenta-se o tratamento dado pelo jornal aos propriamente “quebra-quebras”: Dia 11 de Abril de 1980 – pag. 36 – “Multidão depreda trens na Zona Leste”; Dia 25 de dezembro de 1980 – pag. 10 – “Depredação de trem no Itaim”; Dia 12 de fevereiro de 1981 – pag. 19 – “O presidente da Refesa dá razão ao passageiro”; Dia 25 de maio de 1982 – pag. 18 – “Trens depredados”; Dia 29 de outubro de 1983 – pag. 12 – “Em Caieiras o fim do patrimônio”; Dia 29 de outubro de 1983 – pag. 12 – “Jaraguá lamenta o quebra-quebra”; Dia 30 de outubro de 1983 – pag. 21 – “Coisa feia o que fizeram”; Dia 30 de outubro de 1983 – pag. 21 – “Na volta, o assunto era

---

<sup>13</sup> Por mais que em São Paulo e em outras capitais do país a Companhia Light Co. se instalou com a justificativa de suprir tal demanda. Quando na prática a companhia se revelou uma agência de especulação imobiliária tanto quanto fornecedora e produtora de energia elétrica, a qual muito contribuiu para com a formulação do plano urbano paulista e seu privilegiado modal rodoviário sobre os demais. O engajado trabalho de Seabra (1987) denuncia a forma criminosa de atuação da companhia e seu ímpeto modernizador desejado e garantido pelo Estado.

só a depredação”; Dia 28 de maio de 1988 – pag. 46 – “Quebra –quebra destrói trens e estações”.

Diante do título das notícias se percebe que os mesmos apontam o fato, mas não o relacionam com suas causas. Um apelo sensacionalista marca a abordagem dada pelo periódico ao tema, sendo destaque os danos materiais que os quebra-quebras geram, sendo este o modelo da redação de praticamente todas as notícias, onde primeiro se faz a chamada sensacional, “quebra-quebra e fogo”, seguindo da lista de bens danificados para no fim das reportagens dizerem algo a respeito dos possíveis motivos que levaram a população “depredar” o que “é seu”. Com algumas exceções em que se relativiza a situação se colocando o jornal como o advogado do diabo defendendo e acusando os “dois lados envolvidos”, rogando sempre por mais eficácia na gestão e operação, o que inclui mais polícia e repressão, por outro apela aos cidadãos de bem, de preferência trabalhadores, brancos se possível “mesmo que negros na pele<sup>14</sup>, mas alvos na alma”, pais de família, que ponderem seus atos e não caiam em tentação, não seguindo os exemplos do

---

<sup>14</sup> Tal expressão se refere a necessidade que nos dito popular se coloca como metafísica “alma branca” de as diferentes raças, que não brancas e ocidentais tem de portarem-se tal qual o modelo universalizado de homem civilizado, no caso o homem branco trabalhador, produtor de valor. Esta reflexão é derivada dos escritos da escritora e crítica da sociedade moderna Roswitha Scholz, como os trabalhos (2004) (2000), em que a mesma aponta que a análise pautada apenas e, somente direcionada a análise das relações de produção e não às de reprodução da sociedade capitalista deixam de lado um momento complementar e determinante da sociabilidade produtora de mercadorias, dentre estas relações dissociadas a de gênero e a racial. Deste modo, conceitos genéricos e estruturais como o de classe escondem as formas particulares que a forma social se desdobra sobre o feminino e as etnias não brancas ocidentais, a autora chama a atenção porém para que estes momentos não seja tidos como totalidades em si, mas ao contrário postos na relação da forma social.

“homem violento”<sup>15</sup>, seguindo mansamente conduzidos e adestrados como bons servos da sociedade produtora de mercadorias.

Sem grande esforço é possível constatar que os eventos de quebra-quebra noticiados ocorreram em maioria nas linhas que atendem as regiões leste e norte da RMSP. Estas regiões sendo o destino de grande parte da população nesta década pelos motivos já comentados acima, formando o que Duarte (2013) chama de *hiperperiferias*, e ao mesmo tempo chama a atenção para o fato de pelo ponto de vista do capital, o sujeito automático, constituírem uma hiperpopulação e assim sendo são cotidianamente ultrajadas pelas condições de reprodução.

---

<sup>15</sup> De acordo com as estatísticas apresentadas por Caldeira (2003, pag. 114) a partir da década de 1980 os crimes de civis passaram a ser principalmente contra o patrimônio, em contrapartida os crimes realizados pela polícia aumentava contra a pessoa.

## **1990 a contraditória política “neoliberal” e a criação da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), o transporte de “refugiados” em meio ao conflito imanente da valorização**

Chegamos à década de 1990 e no tocante a temática deste exercício de recuperação e análise do transporte de passageiros por trens na metrópole têm destaque as seguintes questões: aumento dos investimentos no modal ferroviário por parte do Estado a fim de moderniza-lo; rearranjo da operação dos trens de passageiros (demissões, a criação da CPTM e sua operação deficitária); a situação do transporte público na metrópole e o surgimento das “bestas lotadas” e, por fim, a permanência dos eventos de quebra-quebras, suas causas e consequências aos usuários.

Seguindo o movimento realizado até este momento um breve panorama a respeito do que prevaleceu no plano socioeconômico será feito com o propósito de não deixar os fatos fora dos trilhos, postura que muitas vezes os textos jornalísticos adotam e que é parte da crítica que aqui se faz a estes.

Pois bem, os anos 90 são a prática do exercício democrático brasileiro, este, como já apontado anteriormente por Caldeira (2003), marcado por seu caráter disjuntivo, em que a liberdade de escolha política não era acompanhada pelos demais direitos e liberdades, a democracia limitando-se a mera ilusão da escolha dos representantes dos anseios populares, estes por outro lado sendo tolhidos de se manifestarem, seja pelos ataques diretos as mobilizações por parte do aparato jurídico policial ou pelo cotidiano fragmentário e dilacerador da vida metropolitana. Assim, por exemplo, a escolha do primeiro presidente da república eleito democraticamente se

mostrou um fracasso. O rosto jovem e o sorriso sensual de Fernando Collor, justificativa esta para muitos de seus eleitores quando indagados em quem votariam já que antes de sua campanha não existia na cena política pública, acabaria por elegê-lo. Prevalecia desta forma o peso da imagem pré-fabricada e lançada como novidade no mercado eleitoral sobre qualquer embasamento histórico processual constitutivo dos candidatos e suas propostas, sintoma de uma sociedade operada pela forma vazia do espetáculo que se autorreferencia como justificativa de si, sendo, desta maneira, seu conteúdo o próprio vazio espetacular.

Da mesma forma que eleito, o seu pintado de verde amarelo impeachment, foi um dos maiores golpes espetaculares que a sociedade e os instrumentos midiáticos realizaram na história recente do país. Tal mobilização que o “derrubaria”, tendo como um dos principais motivos de revolta contra Collor os casos de fraudes e corrupção ativa que este e seus pares, dentre estes “PC Farias” e uma infinidade de pessoas fictícias que eram utilizadas no esquema de corrupção e compra de influência, vinham realizando no curto mandato. Além do envolvimento mafioso que estava inserido um dos principais motivos que despertou a antipatia popular à Collor se deu no primeiro ano de seu mandato quando as poupanças da população foram confiscadas como política de contenção da inflação, e já se imagina quem tinha condições de tê-las neste momento depois de uma década de crise e recessão como a década de 1980, as camadas médias e altas, mas com forte apoio popular uma vez que a esperança de ascensão financeira está colocada para todos por mais que objetivamente impossível, se viram diretamente tocadas a participarem do destino da nação e defenderem o que lhes eram de interesse, o dinheiro e o

milagre da multiplicação travestidas de indignação frente à corrupção. Neste processo a campanha midiática<sup>16</sup> teve um papel fundamental, e da mesma forma como foi apoiado no período de sua candidatura passou a ser criticado, culminando em sua renúncia ao cargo antes mesmo da decisão no Congresso por seu impeachment.

Sendo “derrubado” Collor abriu espaço para que Itamar Franco e Fernando Henrique Cardoso executassem o que lhes caberia fazerem que seria enxugar o “inchado aparato estatal”, principalmente através da privatização das estatais, aquecer a economia por via da aquisição de empréstimos junto aos que se arriscavam emprestar, BM, FMI, BID e bancos estatais de países como o Japão. Tais tarefas são parte de “Cruzadas” implicadas em conter o pagão demônio econômico que culminou em um plano “Real”, que por decreto equiparava uma moeda recém criada ao lastro internacional, o dólar americano, mas com as figuras brasileiras em suas mais fortes relações com a terra impressas no papel moeda<sup>17</sup>.

No âmbito social o crescimento das periferias, do desemprego, principalmente entre as camadas mais pobres, e da violência policial são os indicadores que resumem o panorama geral. A metrópole que na década passada já se tornara o pesadelo cotidiano de seus habitantes acumulou fatos atrozes como as chacinas no Carandiru e nas periferias. Nas regiões centrais

---

<sup>16</sup> Para melhor visualização do papel que a mídia e o marketing passariam exercer sobre os rumos da política é interessante assistir o curto memorial elaborado pelo canal “Globo News” disponível no site: <http://www.youtube.com/watch?v=t9GvefCDQjo>.

<sup>17</sup> Artificio este que sabiamente foi realizado pelos tecnocratas financeiros e economistas, pois, se adotassem a moeda americana como sendo também a do país o Banco Central e no limite o Estado Brasileiro perderia a autonomia diante de sua moeda, o que reduziria algumas manobras de balança econômica como valorização e desvalorização do real para favorecer e estimular as exportações e assim por diante.

da cidade a população paranoica passava a constituir seus próprios exércitos e entrincheirarem-se atrás de muros altos, cercas elétricas, mercenários mau pagos (seguranças particulares terceirizados), câmeras de vigilância e toda sorte de equipamentos de guerra que a produção de tais mercadorias permitiu e estimulou ser consumida e pulverizada para a sociedade.

A cidade, exceto as raras exceções, passava a ser marcada pelo medo, que passou a ser enfrentado através das táticas disponíveis a cada camada da população de forma particular, como o uso de ansiolíticos e terapias psicológicas e psiquiátricas, carros blindados a prova de balas e de gente, saídas dos bairros em grupos para chegar às vias de transportes como costumam fazer algumas mulheres nos bairros da periferia, contratação de segurança particulares para as ruas ou pessoais, assim por diante. As consequências desta paranoia coletiva diretamente sensíveis são o medo de circular pela cidade sozinho em horários que não sejam o comercial, isto justificado pela rápida eleição de qualquer pessoa que fuja ao estereótipo de homem branco ocidental à suspeito, o mesmo valendo nos bairros periféricos e nas favelas só que com os estereótipos invertidos, em que qualquer “estranho” é dentro da favela, agora denominadas comunidades, apontado como o suspeito de ser um infiltrado da polícia ou da promotoria. Em ambos os casos a lógica identitária atua como pré conceito avaliativo e álibi do coibir e no limite exterminar, seja lá por qual meio, o diferente. Mecanismo que se autorreferencia e acaba por ordenar em certa medida a prática social deixando “cada pessoa no seu lugar”, um apartheid que é regulado pelo tempo da “valorização” diretamente apreendida, coincidentemente o tempo da produção e circulação, ao menos para maior parte da população sendo o horário



comercial, aquele em que brilha a luz não se sabe ao certo se do Sol ou da riqueza moderna com suas múltiplas formas<sup>18</sup>. Neste contexto os trens, mas não só estes, enquanto o meio de as pessoas saírem das áreas vetadas, como a região central e os locais de trabalho que em boa parte são coincidentes, e irem para seus bunkers<sup>19</sup> autoconstruídos particulares a fim de se recomporem e enfrentarem o dia seguinte na cidade sitiada saltam aos olhos. Sem muita dificuldade as cenas dos embarques e desembarques nos horários de início e fim de turnos, os horários de pico, podem ser aproximadas ao desespero de refugiados de guerras na tentativa de entrarem nos comboios que os tiram das zonas do confronto.

Retomando o rumo dos pontos que chamaram atenção neste exercício textual e completando a contextualização pode-se dizer que de acordo com a política que ficou sendo conhecida como “neoliberal” o Estado passou a lançar em níveis federal e estadual investimentos no setor de transporte ferroviário na primeira metade da década de 1990, estes investimentos já tinham sido iniciados na década anterior e foram acrescidos por novos. Este dinheiro que passou a ser injetado nas ferrovias provinha de empréstimos e dívidas que as referidas instâncias (federais e estaduais) assumiam frente os já citados credores a fim de financiarem as obras de “modernização” do modal. Neste sentido tem destaque as seguintes notícias:

Dia 25 de outubro de 1990 – pag. 13 – “Zona Leste terá trem expresso até Mogi”.

---

<sup>18</sup> Mas como dizia Chico Science e a Nação Zumbi “A cidade nunca para [...]”, ou como lembram os agitadores de bailes de Rap e Hip Hop nas periferias “ninguém dorme!”. Os turnos noturnos dos mais variados seguimentos e atividades (legais e ilegais) ajudam a completar estas afirmativas anteriores.

<sup>19</sup> Abrigos construídos em áreas de conflitos bélicos com possibilidade de ataque aéreo ou com explosivos potentes.

Esta notícia é na verdade o relançamento do Expresso Leste de Quêrcia que pelo visto não deu certo em seu mandato apesar de na década anterior já ter recebido verba para sua implantação além de ter sido transferido para o Metrô a operação deste trecho. Porém, a notícia anuncia também que a RFF voltaria a operar o trecho (linha 11 Linha Coral) e não mais a CBTU nem mesmo o Metrô. A novidade era um trem com capacidade de 300 pessoas que faria o trecho direto Mogi – Luz em 54 minutos, estes trens seriam limitados e seriam como os que faziam o Trecho São Paulo – Campinas, estofados etc. Estas novidades seriam parte de um pacote de investimentos liberado pelo BM que emprestou a CBTU U\$D 260 milhões para modernização, recuperação e construção de infraestrutura.

Dia 03 de julho de 1995 – pag. 13 – “Setor teve apenas R\$522 mil em 1994”

Basicamente no ano de 1994 segundo o jornal se investiu em ferrovias cerca de R\$102. 522.000, destes apenas os R\$522 mil foram destinados à trens suburbanos, os demais milhões para carga. No orçamento previsto para 1995 não havia previsão de gastos com os trens de subúrbio. O problema estaria no entrave da transferência da operação das ferrovias de subúrbio para a CPTM, responsável desde agosto de 1993. Um dos problemas era o de que a FEPASA se recusava em liberar o orçamento de bilheteria, por exemplo, à nova Companhia enquanto não se definissem os termos da transferência. Esta, por sua vez, estava barrada na Assembleia Legislativa de São Paulo e não tinha previsão de entrar em pauta. Tal notícia parece contrariar o argumento de que o Estado passaria a investir e se endividar crescentemente, a notícia a seguir, porém, corrobora com a negação desta impressão.

Dia 22 de novembro de 1996 – pag. 30 – “Governo anuncia privatização da CPTM”.

Na presente data o secretário de transportes de São Paulo anunciava que seria iniciado o processo de passar à iniciativa privada, por via de concessão, a operação da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos. Contudo, antes de realizar tal processo de licitação o estado iria investir R\$ 1,5 bilhão em obras de recuperação do sistema ferroviário de responsabilidade da CPTM. Desta maneira a empresa que ganhasse a licitação não precisaria iniciar as operações com investimentos, mas teria o compromisso anual de investir em melhorias e ampliação. O secretário também fala de subsídio às passagens. O dinheiro inicial da operação foi capitalizado no exterior, provavelmente no BM ou no FMI, não falam na notícia. O fim da licitação e início das operações pela empresa vencedora teria início em 1998.

Esta notícia é reveladora não apenas por demonstrar que mais uma das atividades essenciais à população estava sendo transferida a iniciativa privada ou se tinha a intenção de assim o fazer, ponto este onde se encerra a crítica dos adoradores do Estado forte e centralizador tanto de direita quanto de esquerda, mas também por apontar como tal processo se deu, ou seja, com base no endividamento público, onde o Estado se coloca presente na forma do devedor quase “infalível”, que por sua vez oferece à iniciativa privada as condições de manterem-se atuando no país fazendo o elo de atrair investimento com base no comprometimento dos fundos públicos, a aquisição de dívidas sendo o motor da fictícia valorização. Esta trama, aqui reconhecidamente exposta de forma simplista, aponta para um nexo entre a

circulação de capital fictício e as margens de manobra dos estados nacionais a fim de obterem a graça deste e continuarem atuando. Na passagem da década de 1980 para os anos de 1990 o Estado se coloca antes de tudo como um administrador de crises, que na esfera econômica passaria a recorrer cada vez mais a prática do endividamento público e, no âmbito social, através da violência policial acompanhada de políticas distributivistas, levavam o Brasil sempre para frente e a “locomotiva” São Paulo se readequando ao rearranjo produtivo<sup>20</sup>.

Dia 21 de novembro de 1998 – pag. 28 – “Meta da gestão Covas é aumentar metrô em 120%”

O interessante desta notícia além de tratar do ponto de investimentos no setor é o de que as ações deste investimento se concentrariam em transformar linhas da CPTM, em “metrôs de superfície”, como os “trens bons” que circulam anos depois nas margens do rio Pinheiros. Tal postura em colocar o metrô como referência de moderno e os trens como atraso é a mesma dos militares nos anos 1970, revelando um apreço pela técnica em seu vislumbre mais superficial, o novo. Vale destacar ainda que a origem do dinheiro para tais investimentos de “metroficação” seriam procedentes do BID e BIRD, assim como do governo Japonês, um total de R\$ 3,5 bilhões, e mais uma vez é com entusiasmo citado o convênio Brasil – Espanha na venda e compra de trens.

A partir das notícias apresentadas acima pode-se ver também que mesmo depois de criada a CBTU as empresas que seriam extintas (RFFSA e

---

<sup>20</sup> Pode-se ver em Lencione (2006) a questão do rearranjo produtivo pelo qual a RMSP passou no período de 1970 à 1990, que resumidamente se refere a passagem de uma região industrial para uma região prestadora de serviços, concentrando boa parte dos escritórios e agências estratégicas a gestão destes empreendimentos que atuariam agora em nível nacional e internacional.

FEPASA) continuaram a existir e a operar alguns trechos da malha de trens de subúrbio na capital. Como destacado nos parágrafos anteriores também é no início da década em análise (1990) que a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos de São Paulo (CPTM) foi criada, com os fins de, tirar da responsabilidade do Governo Federal<sup>21</sup> sua existência passando ao Governo Estadual<sup>22</sup> e também de programar “localmente” uma gestão e administração mais “sensíveis a realidade” das ferrovias e transporte de passageiros na RMSP.

Deste modo, em 1992 o Governo Estadual de São Paulo em conjunto com o Governo Federal anunciam a criação da CPTM, mas como visto nas notícias anteriores a transferência efetiva do patrimônio, operação e pessoal das extintas RFFSA, FEPASA e CBTU, se alongaram até 1995. Após se acertarem os tramites legais da transferência o Governo Estadual anunciou o pacote de modernização, recuperação e ampliação das linhas da companhia, um investimento de mais de R\$1,5 milhão, juntamente com o plano de entregar a operação da mesma à iniciativa privada nos anos seguintes, feito que não se concretizou, sendo a CPTM uma das poucas estatais do estado de São Paulo.

Em paralelo a criação da CPTM, as empresas federais e a CBTU efetuavam suas ultimas manobras de operação, dentre estas a de reconfigurar o experiente, segundo a notícia do dia 25 de maio de 1990 – pag. 13 – “Greve de trem em SP deixa 1 milhão sem transporte”. Esta reportagem aborda a execução de uma greve chamada pelo Sindicato dos Trabalhadores em

---

<sup>21</sup> Em esfera nacional houve por parte do Governo Federal neste período o parcelamento e entrega à iniciativa privada através de concessões a operação e exploração das ferrovias no país.

<sup>22</sup> Vale ressaltar que em nível estadual os governos se referem à candidatos eleitos do PMDB, no caso Luiz Antonio Fleury Filho (1991 -1995) e ao PSDB na figura de Mario Covas (1995-2001) sendo a gestão peessedebista a que se mantém no governo até os dias correntes .

Ferrovias de São Paulo em protesto contra ao anuncio do governo em demitir 10.984 funcionários de ferrovia em todo o país. Destes seriam mandados para rua 36% dos 3650 funcionários da RFFSA e 700 dos 4300 da CBTU.

Completando a notícia anterior, meses depois, no dia 14 de novembro de 1990 – pag. 16 – “Maquinistas de FEPASA vão ajudar CBTU”, o jornal reporta que a FEPASA oferece funcionários à CBTU para que estes operem os trens na Linha Luz – Mogi uma vez que estes estavam em greve desde o dia 8 reivindicando reajuste salarial que o jornal coloca como um descalabro de 266%, mas não tocam na questão da inflação que ultrapassou em certos momentos mais de 1000%. A CBTU lançou, segundo o jornal, uma série de ameaças aos funcionários inclusive tocando na questão de direito a permanência nas casas da companhia. A greve afetava a circulação de mercadorias no estado e de passageiros na RMSP.

Estas duas notícias juntamente com as que abordam a criação da CPTM mostram que o engenho modernizador que culminou nesta ultima passou inexoravelmente por contribuir com a espoliação e desligamento de antigos funcionários das ferrovias, estes que por sua vez provavelmente se tornaram estatísticas no aumento do desemprego por um lado e do aumento de passageiros que aos milhares usufruiriam do serviço prestado pela CPTM no seu deslocamento diário centro-periferia no âmbito da mobilidade do trabalho. Destaca-se também que o jogo entre a esfera federal e a estadual sobre a responsabilidade do transporte ferroviário de passageiros se justifica publicamente como ações que resultariam em melhorias aos usuários, escamoteando desta forma uma série de fatores envolvidos como a

incapacidade de administração por parte do governo federal de tal atividade uma vez que a política orientadora consistia em diminuir cargos e reduzir gastos em folha de pessoal e assim, incentivar e viabilizar que a iniciativa privada assumisse o máximo possível as empresas estatais, feito que não se completa no caso da CPTM.

Sobre o início da prestação de serviço da CPTM as notícias do periódico iriam apontar:

Dia 02 de julho de 1995 – pag. 38 – “Decadência ameaça rede de trens de subúrbio”. Cenário de descaso e decadência, apontado, por Marcelo Paiva, como causados pela não modernização do sistema que tem o dobro de passageiros, mas conta com a mesma infraestrutura de 1960. Na data a CPTM possuía 91 estações na RMSP em cerca de 270 km de ferrovia para gerir. Brechas que facilitam a entrada de passageiros sem pagar o bilhete são vistos pelo redator como causa do déficit da CPTM, cerca de 360 mil não pagam diariamente as passagens, segundo aquele. O buraco na conta da CPTM na época era de R\$11,6 milhões, logicamente que não apenas derivando dos não pagantes. A frota da CPTM era de 293 trens, mas destes apenas 194 eram usados os demais ficavam na reserva já que 10% dos operantes diariamente saíam de circulação, que para o jornalista eram causados por atos de vandalismo<sup>23</sup> e não por serem trens de meados do Sec. XX como o modelo da série 1100 (CPTM, 2013).

---

<sup>23</sup> Uma observação importante de ser feita aqui é a de como o periódico vai se referir aos eventos de quebra-quebra. Como já percebido pelo leitor há um uso alternado de termos como “depredação”, “vandalismo”, “tumulto” e “desordem” que complementam o termo guarda chuva quebra-quebra. Tais termos anteriormente citados são previstos nas letras da constituição como crimes e contravenções com penas previstas. Assim, por mais que não fazendo diretamente apelo a criminalização e o cumprimento da

Dia 15 de outubro de 1996 – pag. 23 – “Trens tem freios defeituosos diz promotoria”. A promotoria reunia uma série de provas que indicavam que a CPTM operava em péssimas condições de segurança operacionais, como trens com freios danificados. Além disso, os promotores deram início ao processo que incriminava nominalmente os dirigentes da estatal (CPTM) pelos acidentes ocorridos no ano de 1995 com os “pingentes”, pessoas que viajavam dependuradas nos trens e os surfistas. Do mais a reportagem diz que a CPTM só tinha como prestadoras de serviço duas empresas que cuidavam da manutenção, a Cobrama e a Mafersa, contudo estas duas estavam com sérios problemas financeiros e era colocado como saída recorrer à empresas estrangeiras como o caso do aluguel de 55 trens de uma empresa espanhola (não fala o nome mas pode ser a CAF).

Dia 15 de outubro de 1996 – pag. 23 – “Movimento faz operação padrão por segurança”. A chamada Operação Padrão seria a responsável pela diminuição de trens e aumento do intervalo entre os mesmos. Esta ação estava ligada a uma tática dos ferroviários por reivindicação de comprimento de direitos trabalhistas. Tal operação diminuía o número de composições e aumentava os intervalos e atrasos entre trens, tal procedimento agravando e prejudicando seriamente a vida dos passageiros culminaria em um quebra-quebra que teve início com a quebra de um trem já atrasado na famigerada Linha 7 Rubi.

Dia 16 de outubro de 1996 – pag. 1 – “Recolhimento de trens pode ter causado atraso”. Basicamente são os dirigentes da CPTM dizendo que irão investigar os

---

justiça, a todo momento a redação das notícias se refere a isto. A sequência de notícias a seguir e as já apresentadas anteriormente demonstram isto.



motivos de terem sido recolhidos dois trens na segunda-feira, que podem ter sido o motivo da depredação de seis estações na linha 7 Rubi.

Dia 21 de julho de 1997 – pag. 14 – “São Paulo Reclama: Trens lotados”. Espaço do leitor, e desta vez a demanda era a da péssima condição de transporte de passageiros oferecido pela CPTM naquele momento. O leitor pede para que um trem saísse da estação Jaraguá vazio em direção a Luz para que os passageiros na estação Lapa e Jaraguá tivessem condições de entrar no trem, coisa que segundo ele só na base da “força”. Falava que as condições deixam inevitáveis os casos de assédio sexual sendo, segundo ele, a lotação de mais de 16 pessoas m<sup>2</sup>.

Este é o cenário que o jornal apresenta para os trens da RMSP, há no periódico também os efeitos desta situação sobre os usuários, e são estes os apresentados a seguir:

Dia 29 de abril de 1996 – pag. 41 – “Passageiros depredam 2 trens e duas estações”. O quebra-quebra ocorreu na linha 7 Rubi, incitado por um atraso de três horas. No dia do evento os passageiros, que segundo a notícia “diariamente enfrentam condições de lotação, atrasos, insegurança, ultrapassaram os limites da tolerância”. Para piorar a situação o tráfego foi interrompido no horário de pico do fim da tarde, horário em que os passageiros estão retornando de seus trabalhos. O evento se passou na sexta-feira dia 27 de abril. O quebra-quebra pôs fogo em quatro vagões e destruiu bilheterias e plataformas de Perus e Pirituba. O aparato repressor esteve presente com batalhão de choque e o corpo de bombeiros, mas o jornalista diz na reportagem que tiveram dificuldade em parar o tumulto.

Dia 29 de abril de 1996 – pag. 41 – “Atraso motiva quebra-quebra”. Atrasos e interrupção de viagens são apontados pelo jornal como os principais motivos que incentivam os quebra-quebras nos trens da CPTM. Soma-se a isto a lotação de mais de seis pessoas por metro quadrado<sup>24</sup> nos horários de pico.

Dia 10 de julho de 1997 – pag. 27 – “Passageiros depredam estações da CPTM”. Narra-se o acontecido na estação Pirituba que foi quebrada por usuários revoltados devido ao atraso causado por falha no abastecimento de energia na linha. A circulação de trens parou de Pirituba em diante sentido Fco. Morato, mas de Perus para o centro (Luz) os trens podiam circular, esta situação durou a madrugada do dia anterior até a manhã do mesmo. Os usuários que insatisfeitos com as condições, segundo o texto, iniciaram um quebra-quebra pela manhã, a ação foi reprimida pela PM, que por sua vez abusou da violência para com os manifestantes, sendo alguns dos policiais levados à sindicância.

Na notícia fica a questão da relação da CPTM com a PAESE, sistema de apoio à emergências no transporte coordenado pela SPTrans, claramente deficitária, o que agravou o tumulto segundo a jornalista, uma vez que poucos e atrasados ônibus foram cobrir o trajeto até a estação de Perus.

Em outro trecho os operadores de trem afirmavam estar sendo forçados circular com os trens sem apoio de operadores de trefego, havendo assim risco de colisão e descarrilamento, o Ministério Público afirmou que medidas seriam tomadas a fim de forçar a CPTM cumprir o serviço nas condições seguras e básicas, como circular com as portas fechadas dos trens.

---

<sup>24</sup> Número que os tecnocratas acreditam ser toleráveis.

Dia 17 de abril de 1998 – pag. 20 – “Atraso de trem provoca outro quebra-quebra na Zona Leste”. A notícia aborda em primeiro plano o quebra-quebra, mas tem como fundo uma crítica à CPTM, sendo esta a responsabilizada pelos quebra-quebras, estes segundo o jornal apenas o descontar da raiva dos usuários aos constantes atrasos. Na notícia se fala que cerca de 50 mil pessoas usavam aquela linha naquele ano.

Dia 10 de fevereiro de 1999 – pag. 23 – “Passageiros põem fogo em trens na zona leste”. Irritados com o atrasos passageiros, segundo a polícia, atearam fogo em trens nas estações Eng. Goulart e Eng. Gualberto.

Como são relatados pelos periódicos, os eventos de quebra-quebras são fruto do descontentamento frente a constante falha na operação dos trens, porém, como ficou muito presente nas notícias desta década, os quebra-quebras resultaram em maiores transtornos aos mesmos, tal raciocínio se funda por exemplo no fato de após os quebra-quebras (seis estações) em outubro de 1996 na linha 7 Rubi (noroeste da RMSP), a circulação em todo o trecho foi suspensa para readequação estrutural e recuperação dos “danos”, isso durou cerca de seis meses. A notícia do dia 29 de abril de 1997 – pag. 23 – “Trens da CPTM voltam a circular amanhã”, aborda a volta da circulação e de que maneira voltariam circular os trens. Segundo esta:

“Onze estações da Linha Noroeste-Sudeste, entre vila Clarisse e Jundiaí, serão reabertas com a promessa de um serviço melhor que o de seis meses atrás, quando os atrasos constantes provocaram um quebra-quebra”.

Basicamente é esta a notícia:

“[...] trens funcionando em um padrão melhor que o de antes do quebra-quebra em outubro, quando a população revoltada com os atrasos constantes depredou seis estações e incendiou seis vagões”. (Estadão, 1997, 29 abr. p. 23)

Outro momento interessante desta notícia é o depoimento de um homem que desempregado há 9 meses na data da entrevista via na reabertura das estações e volta do funcionamento a oportunidade de arrumar emprego, pois “eles voltando a gente consegue tudo”, segundo o repórter a esperança deste desempregado é compartilhada por vários outros, que veem a abertura como facilitadora de se arrumar alguma ocupação remunerada tanto na região das estações, uma vez que segundo o entrevistado se referindo a Franco da Rocha e região “aqui se afundou tudo por causa dos trens” que pararam de circular arrefecendo o comércio ambulante, quanto na capital paulista. Contudo, o repórter destaca que muitos dos moradores da região têm dificuldade em se empregar, pois os empregadores não aceitam, segundo os ouvidos pelos jornalistas, os trabalhadores que morem tão longe e em lugares de difícil transporte.

A mesma interpelação é feita pelos prefeitos das cidades atendidas por esta Linha 7 Rubi, “os prefeitos fazem apelos para que empresários e comerciantes voltem a contratar trabalhadores da região. Dados da prefeitura indicam que há 16 mil desempregados nas três cidades. ‘Houve uma discriminação tremenda, afirmou Hernandez (pref. de Franco da Rocha)”. O choque dos modais de transporte é anunciado também, uma vez que haverá mais trens em menor tempo e as cidades que contam com cancelas que fecham o trânsito local para a passagem dos trens se mostravam, na figura dos

prefeitos, muito preocupados com o trânsito, revelando também a impotência destes homens de estado em controlar o contraditório processo modernizador.

No contexto de aumento da densidade populacional das e nas periferias houve simultaneamente a crescente demanda por transporte para esta população a fim desta executar a principal ocupação de suas vidas, o trabalho, sendo constrangidas as demais esferas “cissionadas”. Porém, como percebido pelo conjunto de notícias apresentado, por mais que direcionadas aos trens, a oferta dos serviços públicos de transporte não realizavam a carência existente. Tal condição fica evidente na seguinte notícia:

Dia 21 de abril de 1991 – pag. 28 – “Santo amaro tem o transporte mais precário da cidade”. Notícia que deriva de um quebra-quebra de ônibus no Largo 13, justificado pelo jornalista pela revolta diante da péssima condição de conservação e prestação de serviço de transporte na região que contava somente com o modal ônibus para chegar e sair da região. Os trens não operavam na malha existente segundo a notícia por falta de entendimento das empresas FEPASA e os órgãos estaduais, municipais e entidades ambientais que vetaram a operação na região. Um especialista em transporte público entrevistado pelo jornal afirmava que a solução da Z/S não se daria pelo aumento de ônibus somente, mas sim pela ampliação dos trilhos na região, que no momento contava com uma linha que ia de Osasco a Jurubatuba (linha 9 Esmeralda). O impasse está para Belda, o especialista, no entrave do governo com os órgãos reguladores ambientais, uma vez que a região está quase que completamente na chamada área de mananciais, e para os ambientalistas a oferta de trens levaria à uma maior ocupação. Desta forma, os que lá já vivem

permaneceriam sendo, até a permissão da construção seja lá qual for o modal escolhido, transportados pelos ônibus deteriorados e as lotações, estas novidade no momento.

As lotações, como aponta a notícia, favoreciam-se do contexto deficitário do transporte. De fato, denominadas como lotações as mesmas cobravam o mesmo valor que o ônibus para transportar os passageiros em situações que como o nome já indica não eram nada melhores do que a dos ônibus.

A crescente dependência da população para com as “lotações”, engenho do espírito empreendedor das próprias regiões periféricas, que em pouco tempo passariam se organizar em cooperativas e terem a mesma prática monopolista das empresas de ônibus, é marca do período em questão. Isso pode ser visto na reportagem do dia 12 de maio de 1992 – pag. 16 – “Greve: Trens eram o único transporte na Zona Leste”, que ao contrário do que diz na chamada da notícia aponta para o fato de os motoristas das poucas lotações que circularam na Z/L cobravam o dobro do valor da passagem para transportar os passageiros até as estações de trem e metrô, ou seja, no seio dos despossuídos minavam os empresários da própria miséria.

Este filão de mercado com grande demanda, o transporte de passageiros na RMSP, estimularia o comportamento típico de abertura e conquista de mercados, a beligerância. Assim diria a notícia do dia 16 de março de 1994 – pag. 22 – “Clandestinos provocam nova guerra nas ruas”.

A notícia reflete o explosivo caso do transporte de passageiros na metrópole. A paralisação dos ilegais causou vários transtornos a população da Z/S, que como visto nas notícias anteriores era uma das mais deficitárias da

capital no tocante ao transporte e a que mais contava com este tipo alternativo para se locomover. Este surgimento e dependência da população às lotações dizem respeito, a princípio, ao delegar a iniciativa privada uma parcela dos serviços essenciais à reprodução das vidas dos habitantes da metrópole, assim como deixar por conta do próprio âmbito privado a reorganização do mercado de linhas de ônibus, conhecidamente como um dos mais tenebrosos setores por suas práticas mafiosas. É esta a forma como a presença do estado vai se manifestar, na sua relativa ausência.

Todo este cenário em um momento de acirramento e degradação das condições de reprodução da sobrevivência ampliada, que é aquela onde a vida é “reduzida ao essencial, à forma abstrata da vida, ao fermento necessário para que o homem participe na produção e no consumo” (Vaneigem, 2002, 172). Porém, posto pelo próprio desdobrar do processo que instaurou este cotidiano miserável da população metropolitana, onde, por exemplo, segundo o próprio periódico no dia 16 de outubro de 1996 – pag. 20 – “Faxineira teria de pagar pela viagem mais do que recebe” se desdobra sempre em níveis mais críticos chegando ao ponto de negação até mesmo da sobrevivência. O que os jornalistas dizem neste texto é que a faxineira entrevistada que mora na região de Francisco Morato e trabalha no centro de São Paulo e ganhava por mês R\$180,00, se tivesse que pegar todos os dias o ônibus para ir ao trabalho gastaria R\$268,80 por mês o que inviabilizaria reprodução. Além disso, o jornalista narra sua vida diária, mas que é compartilhada por mais de um milhão de usuários já nesta época, de pegar trens lotados antes das 05h00 da manhã, disputar com cotoveladas os lugares com os homens além de diariamente gastar cerca de quatro horas com transporte indo e vindo do

trabalho, forma social esta que como já dito no início deste exercício constrange a relação dos sujeitos entre si e destes com o espaço que utilizam preponderando à funcionalidade em ambos os momentos, por mais que haja casos de solidariedade e tentativas de reapropriação espacial e das relações sociais, mas em todos os casos este adaptar-se ao mundo “é um jogo de cara ou coroa no qual a *priori* se decide que o negativo se torna positivo e que a impossibilidade de viver é uma pré-condição essencial da vida” (Idem, 48).



## **A primeira década do séc. XXI, uma odisseia no espaço**

As notícias destes primeiros treze anos do século XXI chamam a atenção para a constante pane do sistema de operação dos trens devido ao abastecimento de energia elétrica, à expansão das linhas do Metrô e suas consequências à CPTM, à atuação no mercado imobiliário por parte da CPTM e do Metrô para aumentarem suas receitas, greves dos funcionários da CPTM e do Metrô, criação e instauração do Bilhete Único, e por fim, marcas do ano de 2013, os protestos de junho e os escândalos de corrupção e esquemas de fraudes em licitações na construção e ampliação das linhas, como nas compras de trens e prestação de serviços entre as agências responsáveis e as empresas estrangeiras.

Refletir acerca do que está próximo é uma tarefa problemática por conta dos fenômenos estarem em operação e o acúmulo reflexivo coletivo estar por se construir, um *post festum* de algo em processo. Contudo, alguns apontamentos e resgates em nível político e socioeconômico são possíveis de serem feitos.

Dentre estes, chama a atenção à vitória nas disputas eleitorais para presidência de Luiz Inácio Lula da Silva, o operário militante de tempos passados que quando eleito mostrava-se um político formado, direcionando deste modo o Partido dos Trabalhadores que alcançara o posto tão desejado por mais de uma década de disputas eleitoreiras.

O “lulismo” (Singer, 2011) como ficou sendo conhecida a política aplicada durante seu governo e continuada pela atual presidenta Dilma Rousseff, consistiu, e assim o é, em uma política de distribuição monetária generalizada

à sociedade brasileira. Este ponto de vista sendo rapidamente criticado por aqueles que acham que apenas os pobres, através de um clientelismo se beneficiam. Porém, ao se olhar mais a fundo, esta crítica ao distributivismo das gestões do PT cai por terra quando se considera o crescimento da dívida pública e o lançamento de pacotes de investimentos, em maioria infraestrutural, mas também direcionados via financiamentos à empreendimentos particulares de todos os tamanhos, dos mega industriais e bancos aos produtores agrícolas familiares.

A política em prática no “lulismo” perpetua as do governo de Fernando Henrique Cardoso não sendo uma ruptura ou redirecionamento significativo. Deste modo, caracteriza-se também pelo endividamento público, privatizações e todas as ações vislumbrando um desenvolvimentismo, crescendo-se, porém, e aí talvez a clivagem entre um e outro, as camadas baixas da sociedade no pacote distributivista. Esta política, em certa medida ajuda a entender o fato de em 2011 o país ter, no tocante a renda segundo os dados oferecidos pelo IBGE e IPEA neste mesmo ano, uma população composta por mais de 50% enquadrada no que ficou sendo chamado de “nova classe média” ou “classe C”. A distribuição de dinheiro e o crescimento da oferta de crédito, atrelados um ao outro, podem ser entendidos como um momento de uma necessária operacionalização financeiro monetária de estímulo da economia interna a fim de colocar em circulação os montantes de dinheiro que através dos mecanismos de reprodução do capital fictício, multiplicam-se como a água se transformou em vinho, ao passo que é mais vantajoso negociar os papéis da dívida pública para adquirir receitas do que estimular e esperar o retorno em investimentos “reais” de empresas, estas por sua vez são financiadas com o

dinheiro obtido do primeiro modo. É uma grande crença de que o Estado receberá o que lhe devem e paga por sua vez seus credores, mas neste negócio o importante não é quitar o que deve, mas sim ter potencial de se endividar mais. Pois não se trata de produzir mais coisas, estas já são superproduzidas, o que mostra-se como movente do processo é o aumento dos algarismos representantes do dinheiro, sem se esquecer que o dinheiro é um representante.

Em termos concretos esta população que galgou sua posição na sociedade produtora de mercadorias ficou estigmatizada a gozar do aumento de capacidade aquisitiva de produtos que, em decorrência do avanço produtivo, deixavam de ser exclusividade<sup>25</sup> das camadas A e B por mais que fazendo o uso do necessário parcelamento do pagamento. Esta população rapidamente se abasteceu dos objetos de desejo e necessidade, comprometendo o futuro de suas vidas a continuar pagando os antigos e adquirindo os novos utensílios, que vão desde o celular androide passando pela prestação do carro em alguns casos e chegando a prestação da compra de supermercado.

Em simultâneo e decorrência deste processo as cidades continuaram sendo transformadas. No que se refere a São Paulo nos primeiros anos da segunda década do século XXI o lançamento de prédios e conjuntos condominiais nos padrões já apontados na década de 1990, acrescentando aos lançamentos, sempre que possível e houver interessados existentes ou

---

<sup>25</sup> Trata-se de bens eletrodomésticos em sua maioria, em alguns casos automóveis. A habitação, porém, devido ao grande aumento dos preços dos imóveis, continua sendo um bem de difícil aquisição para esta nova classe média, embora alguns lançamentos de apartamentos direcionaram-se à esta camada da população, desta natureza algumas das obras do Minha Casa Minha Vida.

criados, o requinte e autonomia que caracterizam tais empreendimentos simulam em tais unidades a própria cidade, resumida a sua essência do consumir, morar e do lazer, a esfera do trabalho apresentada sobre a prestação de serviços, sejam dos funcionários dos edifícios polifuncionais ou dos próprios moradores.

“Da ponte pra cá” como dizem os Racionais MC’s em uma de suas letras o luxo se mostra pelo avesso, assumindo a forma de precariedade. O boom da construção e o aquecimento do setor imobiliário, em grande parte decorrente de o próprio Estado depositar na construção uma de suas alavancas de aquecimento e dinamização econômicas, o Programa Minha casa Minha Vida, somado as obras dos “grandes Eventos” que o país sediará, trouxe, àqueles que não sendo proprietários e não cabendo nos programas de acessibilidade à moradia, uma disputa e acirramento de permanecerem onde já viviam ou de encontrarem áreas que tiveram um aumento menor dos aluguéis. A construção sendo um dos grandes negócios leva por sua vez que um número crescente dos habitantes das assim chamadas periferias a se empregarem como parte dos servidores comentados acima, porteiros, jardineiros, trabalhadoras domésticas, seguranças particulares etc.

A este respeito, o da segurança, selo sem o qual nenhum apartamento e casa são vendidos ou alugados por quem pode escolher, os anos 2000 foram marcados pela “guerra (nada) particular” das forças policiais do estado de São Paulo contra a organização mafiosa do Primeiro Comando da Capital. Esta beligerância tem marcos como os ataques de 2006 cometidos pelo PCC contra, principalmente alvos policiais e, entre 2012 e 2013 a sequencia de

assassinatos de membros do PCC e da polícia uns pelos outros, sendo o total de assassinados de ambos os lados desconhecido. Resumidamente a lógica identitária que define muito claramente os bandidos do “movimento”<sup>26</sup> e os “porcos de farda”<sup>27</sup> do estado justifica o cotidiano extermínio de uns pelos outros, e cada um a sua maneira se prepara para o confronto. Por parte das forças legais o governador Geraldo Alkimin<sup>28</sup> lança programas de construção de mais presídios, armamento dos policiais com armas mais eficientes, ou seja, letais, e neste ano de 2014 inicia o ano com um programa de bonificação por produtividade. Tal bonificação mostra-se preocupante conhecendo a polícia que está nas ruas e a prática de extorsões, simulação de fragrances e de reação etc., a lista é grande, e que provavelmente serão também estimuladas, pois este se mostra, para parte da corporação o procedimento padrão de abordagem. Dentro do “movimento”, o que é sempre mais difícil de falar e não é preciso explicar o porquê, acreditasse que não esperam sem se prepararem sempre para o pior. Os poucos “QG’s” descobertos e desmontados pela polícia dão mostra disso, uma vez que neles se encontram muitas vezes refinado arsenal de armas, sistemas de comunicação e tudo necessário à guerra, sem esquecer também o contingente que se alista à “causa” por ser a única opção ou por vislumbrarem o estilo “vida loka” e realizar o que é dito nos funks intitulados de “funk de ostentação”.

Vale ressaltar que a lógica identitária que organiza as ações destes grupos de forma particular constituem um elo ao passo que ambas estão

---

<sup>26</sup> Expressão utilizada pela população que divide espaço com o crime organizado para as pessoas ligadas diretamente em suas atividades.

<sup>27</sup> Termo usado em algumas letras de rap e de hardcore para se referir a polícia, lembrando que nem toda ela utiliza uniforme.

<sup>28</sup> Vigiados por “máquinas de adorável graça” o corretor ortográfico de meu computador sugere par o nome Alkimin o termo Algemem.

referenciadas a identidade do simulacro do valor – o dinheiro, e reciprocamente as partes veem o “outro” como o constrangedor da possibilidade de serem agraciados pelo dinheiro bem feito. A população de modo geral segue oscilando entre ambos os lados, amedrontada por ambas as frentes, e dependendo da situação que se encontram tendem a simpatizar mais aqui ou acolá, de modo geral Deus, Família e Propriedade são praticamente inquestionáveis, e aglutinam de alguma maneira as reivindicações dos movimentos minoritários, constituindo-se mais como desejosos por adequações e solicitantes de aceitação do que oposição à situação presente.

Nos trilhos do trem automatizado da modernização, a questão do transporte de passageiros sobre trilhos, não resolvida na década anterior, por mais que milhões de dólares foram liberados e “aplicados” na melhoria da operação e instalações da CPTM, demonstrando assim que as determinações da mesma não se resumem ao dinheiro e a astúcia tecnocrática tampouco a decisões políticas, a constante pane do abastecimento de energia elétrica das linhas férreas na RMSP foram as principais causas de paralisação da circulação dos trens e consequentes transtornos aos usuários, que ora suportaram o ônus ora devolveram-no a seus responsáveis através dos quebra-quebras. Tal apontamento está presente nas notícias: Dia 26 de outubro de 2011 – pag. 41 – “Trem quebra e usuários andam sobre os trilhos”; Dia 30 de março de 2012 – pag. 42 – “15° pane no ano criou efeito cascata: novo problema na CPTM começou no centro, causou atrasos em todos os terminais e culminou em caos na estação Francisco Morato”; Dia 04 de maio de 2012 – pag. 45 – “Falha faz CPTM fechar Linha 9 às 22h”; Dia 24 de novembro de 2012 – pag. 56 – “Dia de panes: CPTM no pico da manhã e Metrô no da

noite” e Dia 12 de dezembro de 2012 – pag. 44 – “Pane na CPTM faz viagem levar mais de 4h”. Incidentes decorrentes da mesma causa voltaram a acontecer na primeira semana de fevereiro de 2014.

O segundo ponto que ganhou destaque no tocante a ferrovia e o transporte de passageiros foi a recente inauguração de novas linhas do Metrô que fazem ligação direta com as linhas de CPTM, sendo a Linha 4 Amarela que se liga a linha 9 Esmeralda da CPTM (Grajaú – Osasco) na estação Pinheiros e na estação da Luz, terminal da Linha 4 que permite a conexão com as linhas 7 Rubi (Luz – Fco. Morato) e 11 Coral (Luz – Estudantes), já a linha 5 Lilás liga-se na estação Santo Amaro, também, a linha 9 Esmeralda. Estas conexões, que facilitaram em certa medida a vida dos usuários, que tinham que seguir em maior parte até as estações finais das linhas para poderem baldear para o metrô, passaram a contar com mais estações permitindo tal ação. Vale incluir nestas estações a efetivação da instauração do “Expresso Leste”, que desde a década de 1970 obteve verba, foi propagandeado, mas pelo o que tudo indica foi apenas na década de 2000 que o mesmo realmente foi instalado. O “Expresso Leste”, nome dado ao primeiro trecho da linha 12 Coral faz ligação nas estações Tatuapé e Itaquera com o metrô em horários especiais.

A inauguração de tais linhas que a princípio nada trariam de mal foram apontadas pelos responsáveis da CPTM e Metrô como trazendo consequências negativas. Isto pelo fato que apontam de que ocorreu um aumento dos usuários sem que houvesse em paralelo ações que permitiriam absorvê-lo. Deste modo o presente ofertado pelo Estado que se vangloria e tem nas obras ferroviárias na RMSP uma de sua bandeiras eleitorais, fez com

que na prática a situação se torna pior, vagões mais cheios e seus problemas associados, como furtos e assédio onde “[...]todo o mundo se encosta, na minhoca de meta [...]” lembrando a música do grupo musical “O Rappa”.

O mesmo tipo de queixa foi feito pela CPTM e Metrô quando no governo de Marta Suplicy na prefeitura de São Paulo foi ampliado o uso do Bilhete Único para o transporte ferroviário na RMSP, que até então se restringia aos ônibus e lotações na capital. Assim, mesmo não podendo fazer uso da integração em 100% do valor da passagem entre os ônibus e trens, os passageiros passaram a pagar em um destes modais 50% do valor, e terem, principalmente os que fazem o percurso intermunicipal usando o bilhete, um menor gasto com transporte. Tais observações derivam das seguintes notícias: Dia 05 de maio de 2006 – pag. 3 – “Bilhete único no metrô” e Dia 23 de dezembro de 2006 – pag. 21 – “Aumento e redução no custo do transporte”.

Os casos de abertura de conexões e facilitar o acesso ao transporte público via bilhete único revelam um descompasso entre as ações políticas e a administração tecnocrática no caso dos trens e metrô. Um jogo esquizoide entre o fazer política e a realização possível desta pelos tecnocratas. Resultando desta relação o transporte enquanto promessa e o serviço realmente oferecido, que historicamente tem se mostrado frustrante para os usuários e para parte do corpo de funcionários das próprias agências CPTM e Metrô.

Diante do aumento de usuários e alegando insuficiência de receita para manter e melhorar as operações o Metrô e a CPTM passaram neste período em análise a fazerem uso dos artifícios de atuarem no mercado imobiliário



através dos inúmeros terrenos de suas posses. O Metrô além de alugar terrenos próximos às estações para virarem estacionamentos que supostamente receberiam os automóveis de usuários que fariam uso do serviço, mas que na prática são uma alternativa mais barata aos preços altos dos estacionamentos dos shoppings como ocorre nas estações Tatuapé e Itaquera, desejava que, através de uma lei municipal, as áreas próximas às linhas e estações pagassem um imposto ao mesmo por suas instalações “valorizarem” tais regiões. Isto está na notícia do dia 05 de junho de 2004 – pag. C8 – “Sem dinheiro Metrô quer criar taxa do vizinho”. No caso da CPTM o jornal trás a seguinte notícia dia 07 de agosto de 2008 – pag. 47 – “CPTM negocia área de R\$10 mi. Na Zona Sul de São Paulo”. Pelo título pouco se sabe de qual Zona Sul se trata, mas entrando em seu conteúdo descobre-se que o terreno está situado nas proximidades da Vila Olímpia, região com um dos maiores preços de aluguel e do metro quadrado na cidade de São Paulo, neste terreno, que seria arrendado por uma construtora que tivesse interesse no período de 30 anos seria construído um edifício comercial de “alto padrão”.

Em ambos os casos, o que até então ficava como consequência da instalação de tais infraestruturas parece ser objetivo das mesmas e uma das atividades à qual as empresas passam a se dedicar em termos gerenciais. Tal flexibilidade que de certa maneira causa alguma surpresa deixa de ser tão inesperada quando se considera que a cidade na sua produção manifesta as demandas da valorização e funcionamento econômico em seus múltiplos níveis, da economia e do próprio urbano.

Se por um lado as múltiplas formas que o capital assume e a própria configuração do urbano chamam a atenção, assim também o é a sua relação com o trabalho neste início do novo milênio, e neste contexto estão as greves proferidas pelos ferroviários e metroviários. Reivindicando melhores condições de trabalho, aumento salarial e garantias de não haverem demissões nas reformulações de como passariam a operar as novas linhas (administradas e operadas por consórcios como a linha 4 e futuras linhas em lançamento) tais categorias alternadamente no decorrer destes anos fizeram uso do instrumento da greve.

As consequências negativas para os cofres de tais companhias são um dos resultados da greve em vista do não funcionamento e arrecadação de bilheteria. Outro “dano”, o qual os jornalistas mais se apoiavam para criticar as greves, é o de milhares de passageiros ficarem sem alternativa de transporte para realizarem-se em seus empregos e compromissos. Isto, por exemplo, nas seguintes notícias: Dia 03 de junho de 2000 – pag. 32 – “Órfãos da CPTM ficam a pé na zona leste”; Dia 03 de junho de 2011 – pag. 48 – “89 estações vazias em 22 cidades, mais de 2,4 milhões de afetados” e Dia 24 de maio de 2012 – pag. 47 – “14h de greve castigam 5 milhões em São Paulo”.

Diante de tal fenômeno fica a constatação, levando em consideração o posicionamento do jornal e também das companhias em consonância com os governos, de que tudo tem que seguir um grau de normalidade, esta normalidade sendo orientada pela funcionalidade, que neste caso baseia-se nos conceitos da mecânica de fluidos da física clássica, onde os corpos são tratados no maior grau de abstração possível, restando deles massa, volume e

peso, que assim sendo, são geridos de modo a oferecerem o menor grau de resistência ao movimento pré estipulado possível.

Falar de resistência remete diretamente aos levantes ocorridos em meados do ano de 2013 que tomaram as ruas e principalmente a mídia. Encabeçados pelo Movimento Passe Livre na cidade de São Paulo, uma série de passeatas/atos foram organizados com o intuito declarado de barrar o aumento das passagens de transporte na cidade de R\$3,00 para R\$3,20. É neste primeiro momento que tais atos mostram-se pertinentes a este texto, uma vez que o início, e principal eixo do movimento concentravam-se na questão da “mobilidade urbana” segundo seus membros, sendo porém neste texto interpretados como parte da mobilidade do trabalho em um contexto de degenerescência da reprodução social no sistema produtor de mercadorias.

Iniciado desta forma e utilizando de táticas que privilegiaram ações com forte apelo midiático, rapidamente as manifestações do MPL foram num primeiro momento hostilizadas pela grande mídia, como, por exemplo, na notícia do dia 09 de jun. de 2013 – pág. 25 – “Movimento que parou São Paulo quer causar”. Tal postura, da mídia e do público de forma geral só foi alterada quando, por decorrência da ação violenta, e o que para o jornal não é este o problema, mas sim o fato de ser uma *violência indiscriminada* dos policiais, uma série de jornalistas que cobriam as manifestações foi alvo de perseguição, tiros de borracha e espancamento. A partir deste momento então nas notícias começam a serem propagadas críticas a ação dos policiais, da incapacidade do diálogo que os governantes estavam tendo e um caminho aberto para agregar na pauta do combate ao aumento outras questões que de início residuais,

passaram a serem as preferidas dos noticiários, como as que rogavam os “indignados”, que foram principalmente pelo fim da corrupção, o que rapidamente despertou o gigante incestuoso, canibal e ufanista nacionalista dentro dos, agora assim ditos, cidadãos conscientes.

O que vale destacar, lembrando a dificuldade que vários pensadores manifestaram em entender o que ali se passou, e deste modo retira-se das costas de quem escreve tal peso, é que o MPL objetivando a “tarifa zero” como seu horizonte mais ideal continuou com os pés e as mãos amarradas ao bonde da história sendo arrastado pelo triste e duro chão da realidade capitalista. E em certa medida as reivindicações do MPL e a política iniciada pela gestão Haddad e também de Alkimin se aproximam, divergindo nos métodos, mas objetando o mesmo fim, uma sociedade de “homens livres como pássaros”, indo e vindo sem se indagarem sobre o que trás este direito universal do homem, e quais os preços da liberdade custodiada pela moral cívica e dos bons costumes com fuzis apontados para suas cabeças. Além do mais, os simples R\$0,20 que seriam incorporados à tarifa, deixavam explícito, diferentemente dos outros produtos em que o preço se define relativamente sem intervenção direta do governo ao consumidor final, como o tão falado tomate no mesmo período que ultrapassou os R\$13,00 o quilo, que a inflação cresce nas mercadorias básicas à população. Este fato explicando o “bloqueio” realizado pela população, uma vez que as elevadas taxas inflacionárias remetem a um período traumático aos sujeitos que resumidos a trabalhar e consumir se constroem em ambos os momentos.

Retomando a ideia de Caldeira (2003) da democracia disjuntiva apresentada nas décadas anteriores vale acrescentar a reflexão de Jappe (2013), que analisando o crescimento do tratamento policialesco para as questões sociais em todos os níveis, onde “todas as formas de contestação não estritamente ‘legais’ são consideradas crime”. Em trâmite no Senado está a discussão sobre a necessidade de se decretar uma “Lei ante terror” este ano de 2014 em vista aos eventos que o país receberá, deste modo, “fazer grafites ou ser responsável por algum atraso nos trens pode ser considerado ‘terrorismo’” (Jappe, 2013, 13). Vivemos um momento em que a formalidade da democracia revela-se e ao mesmo tempo mune-se de dispositivos (jurídicos policiais) a fim de ser mantida por que “exerce a representação democrática do eleitorado). “Toda e qualquer oposição à política das instâncias eleitas que vai além de um abaixo-assinado ou de uma carta ao deputado local é por definição ‘antedemocrática’” (idem, 14). Deste modo a democracia, ultimo estágio da organização social, mostra-se como uma “arapuca” do qual “todos” participam representando seu papel espetacular.

Seguindo no tema da democracia e antes de encerrar este texto falando dos quebra-quebras que aconteceram nesta década, (como o objeto em análise passa por estas questões e o faz de maneira bem específica) mostrou-se obrigatória a elaboração de algumas linhas sobre os casos de corrupção nos processos de licitação, compras de trens e execução de obras na CPTM e Metrô, por mais que estes fatos estejam sendo de maneira insuficiente abordados pela mídia, no caso específico deste texto, o Estadão.

A insuficiência a qual se refere à crítica à postura do periódico consiste em dois níveis, falta de notificação sobre o tema e a forma como o conteúdo destas notícias é elaborado e recebido pelos leitores. A respeito da crítica ao “conteúdo”, a problemática encontra-se quando no meio acadêmico a discussão reproduz a postura jornalística que se caracteriza pela responsabilização personificadora dos envolvidos, ou seja, atrela-se a corrupção como algo inato dos sujeitos que as cometem. O que aqui é proposto é que, ao contrário do que pode parecer, não é tirar o peso de certas personas terem cometido este ou aquele crime de corrupção, mas que o exercício de interpretação e esforço por entender os fenômenos da realidade devem levar o particular em concomitância com a forma social em que se inserem e não se torne uma ata da promotoria pública. Em outras palavras se considerar que estes homens do estado e tecnocratas são ao mesmo tempo imbuídos de uma moral que lhes cobra, sobretudo, eficiência e honestidade na esfera pública, mas que enquanto sujeitos sujeitados como todos os demais são cobrados por um código em que a moral é neutralizada pelo ímpeto do enriquecer e consumir, estas reflexões partem da leitura desviada de Lefebvre (1973, 88) em que o mesmo se propõe justamente destacar que é necessário adentrar a análise do que pelo marxismo ortodoxo se denomina de forma estanque “burguês” e “burguesia” para neste seguimento da sociedade produtora de mercadoria ver como as contradições da forma social agem e, assim, sair da lógica formal perguntando-se também se o “aburguesamento” não ocorre em paralelo a “proletarização” pretensiosamente totalizante da sociedade.

Isto posto, algumas palavras sobre este conteúdo, tratado de maneira tacanha pelo referido jornal, mas pelo corpo midiático no geral.

Trata-se do vazamento de uma sequência de denúncias por parte de uma das empresas beneficiadas no esquema de concorrência privilegiada em licitações, no caso a Siemens, mas não só esta como também a adorada empresa espanhola CAF, a japonesa Mitsui e a Alston<sup>29</sup> das quais o governo orgulhosamente anunciava desde a década de 1980 o prazer de comprar eficientes trens. Tal entrega do esquema pela Siemens ocorreu uma vez que sendo julgada internacionalmente por atuar da mesma maneira em outros países que apuraram as vias de como a empresa estava sendo contratada, se adiantou a investigação e condenação em nível nacional a fim de obter redução nas penalidades através da delação premiada.

As notícias não ultrapassam estes pontos e quando muito lançam mão de um apelo à responsabilização pessoal dos envolvidos tanto das empresas prestadoras dos serviços como das contratantes, no caso do Metrô e CPTM. Contudo, o Estadão, que quando aborda outros escândalos de corrupção faz um maior alarde e é muito mais radical em suas proposições de rápida e dura punição tem se comportado de forma distinta. Neste caso em específico tem poupado notícias sobre o tema, quando muito lança notícias do governador de São Paulo (PSDB) dizendo que o partido de oposição (PT) está se aproveitando da situação. Isto está explícito nas notícias do dia 03 de agosto de 2013 na página 17 “Superfaturamento de cartel do trem em São Paulo e no

---

<sup>29</sup> São várias as empresas envolvidas, nacionais e estrangeiras, nas notícias apontadas a seguir o leitor pode ter melhores dados se busca-las na íntegra.

DF teria chegado a R\$577mi” na mesma página “Governo de SP critica Cade e bancada do PT quer CPI”.

Contudo, no próprio acervo do jornal as seguintes notícias relacionadas ao tema de corrupção no funcionamento dos trens e metrô demonstram que fazer política e equipar a cidade com trens e novas estações tem sido acompanhado de benefício “pessoal” e realizado de forma nebulosa, consequência talvez de a riqueza abstrata representada no dinheiro não discriminar se este derivou de operação lícita ou ilícita. São estas as notícias: Dia 21 de maio de 1982 – pag. 36 – “Desde 1979 que ninguém investiga as contas do Metrô” o título já diz o importante, e do Dia 01 de outubro de 1999 – pag. 10 – “TCE rejeita 8 contratos de estatais na gestão Covas”, nesta notícia afirma-se que na CPTM a licitação para empresas prestadoras de serviços terceirizadas beneficiou o padrinho de casamento da filha de Covas. Tais notícias de certa forma indicam que desde quando passou para nível estadual a gestão das ferrovias da capital de São Paulo há indícios de improbidade administrativa da sequência de gestões do PSDB e mais do que isso aponta que administração pública e corrupção estão juntas, apontando talvez para a relação complementar sujeito particular e homem público em uma sociedade em que obter dinheiro e aparentar possuí-lo é o objetivo imperante para todos.

Encerrando esta década e também esta árdua leitura crítica das notícias que relacionam os transportes de passageiros com os eventos de quebra-quebras resta dizer que a respeito específico destes os anos 2000 em suas primeiras décadas foram reduzidos em comparação a década anterior, sendo a linha 7 Rubi a que concentra a maioria dos casos de quebra-quebras. De modo



geral de acordo com o periódico derivaram das constantes falhas aqui já abordadas e da permanente situação de superlotação e percepção por parte dos usuários que pelo preço que pagam deveriam ter um melhor serviço, contudo, sem deixar de lado, e algumas notícias quando entrevistam os passageiros destacam isso, a estafa diária do trabalhador que em média gasta do seu tempo diário aproximadamente quatro horas no transporte. Não sem explicações no Dia 08 de abril de 2000 – pag. 31 – “População elege trem como um dos piores transportes públicos”.

Mesmo a população usuária dos trens insatisfeita fica a pergunta do porque os quebra-quebras não crescem e voltam ser constantes. A resposta está na notícia do Dia 02 de fevereiro de 2004 - pag. 3 – “Vandalismo nos trens”, onde o jornal diante de um histórico de ações de “vandalismo” cobra medidas da CPTM que ultrapassem a simples tentativa de conscientização da população do entorno da linha férrea e seus usuários. “A CPTM peca por agir preventivamente apenas com programas e campanhas de conscientização. Educação é importante, mas, nesse caso, os bons resultados aparecerão quando houver uma repressão pronta e eficiente aos delitos”.

Depois de tal “sugestão” é enumerado os quadros de agentes de segurança, de que forma atuam e, o que para o jornal seria uma ótima saída, a combinação do contingente humano, seguranças de estação e a paisana nos trens, junto com um amplo e eficiente sistema de monitoramento por câmeras. Terminam a coluna dizendo: “Os olhos eletrônicos seriam muito mais eficientes que o sistema de vigilância em uso”.

Deste modo a ficção de Stanley Kubrick e seu computador assassino, “Hal”, se torna a realidade cotidiana de uma sociedade vigiada, transportada e dependente de “máquinas de adorável graça<sup>30</sup>” onde os objetos são senhores e as pessoas subservem a estes, adiciona-se a isto o papel que o consumo<sup>31</sup> exerce, estando próximo à função da substância *Soma*<sup>32</sup> do livro “Admirável Mundo Novo” de Aldous Huxley.

---

<sup>30</sup> Título de um documentário da BBC que aborda o surgimento da microeletrônica e sua influencia sobre a organização social.

<sup>31</sup> Decorrente da financeirização e da própria superprodução como pode ser visto no decorrer dos textos sobre as décadas anteriores.

<sup>32</sup> Droga sintética elaborada pelo sistema político totalitário da novela futurista para dar a sensação de plenitude à população, sendo seu consumo parte da política de controle populacional sendo seu consumo estimulado já na formação escolar, mas cotidianamente sendo a propaganda a institucional a sua reforçadora.

## **Pequenas Considerações, que quem nos dera fossem finais**

Elaborar qualquer conclusão sobre textos que se pretendem unidades com suas próprias introduções e conclusões é uma tarefa difícil por ser acima de tudo repetitiva. Mas, aproveitando-se da formalidade aproveita-se para destacar alguns pontos elementares deste exercício textual.

Primeiramente a questão do transporte de passageiros e os quebra-quebras nos trens da CPTM são entendidos nesta pesquisa enquanto parte da mobilidade do trabalho, na linha de entendimento de Gaudemar (1977), e não como um problema de mobilidade urbana, como a mídia e não só ela, mas também alguns membros da academia<sup>33</sup> tratam a questão, o que ficou nas paginas acima registrado é uma crítica ao imperativo do trabalho e não uma apologia a este.

Segundo, pode-se, através dos conteúdos suscitados pelas notícias adentrar sobre uma reflexão de como a produção do espaço se relaciona com a mobilidade do trabalho e, especificamente dar destaque ao papel que a mesma exerce no tocante a reprodução dos sujeitos na Região Metropolitana de São Paulo em sua reprodução crítica.

Terceiro, refletir sobre os atos de quebra-quebras foi mais do que chegar a conclusões, perceber que os mesmos são a imbricação de elementos variados de um cotidiano fragmentário no momento de colapso da sociedade produtora de mercadorias. Por mais que em algumas passagens as

---

<sup>33</sup> Aqui estão os trabalhos das escolas de engenharia em específico os estudiosos da engenharia de transportes, mas também de alguns geógrafos que compartilham de uma visão mais próxima ao pragmatismo funcional.

elaborações tomam o sentido de afirmação sobre o que são estes eventos, na mais sincera verdade são aqui tomados como possíveis leituras, reconhecendo a insuficiência de quem escreve em encerrar qualquer entendimento. Assumindo-se, porém, que os mesmos são o ato de descontentamento de uma prática cotidiana que leva os sujeitos ao limite do suportável. Reconhece-se aqui a insuficiência da ação contra as coisas, mas nem por isso se desconsidera que a mesma é parte de uma possível reflexão acerca do domínio desta sobre a vida. Observa-se também que destruir a materialidade e atuar somente em sua esfera sem considerar as determinantes metafísicas da forma social jamais consistirá na superação de uma realidade que assume a forma de cabeça de medusa, onde se corta uma das serpentes e outras mais nascem da cabeça enfurecida.

Quarto e ultimo ponto destacado, mas muitos outros ficam por parte de quem lê, a necessária atuação do Estado enquanto posto e pressuposto da forma social capitalista. Os escritos das diferentes décadas destacaram as nuances do mesmo, que ora atuante, sobretudo, no âmbito econômico, ora na contenção rígida e dura das possíveis contestações sociais via violência direta. Pendulo este que no colapso da modernização oscila tão rápido quanto a circulação de capital, revelando ser a forma simultânea de sua atuação.

## **Abstração Real**

### **Introdução**

Escrever é uma tarefa difícil, onde o conteúdo muitas vezes se perde na forma texto, esta podendo ser vista como a reificação de um processo muito mais amplo que é apagado, restando dele apenas um decalque que, quanto mais abstraído de um contexto específico, pode assim ser apropriado em diferentes momentos, passando a ser interpretado como um bom trabalho.

A característica apontada acima não é acidental ou o deturpar no processo de escrita, ela é ao contrário a forma de ser do trabalho tautológico em que a produção acadêmica, particularmente, está contida.

Tendo como objeto de discussão a própria problemática da questão forma-conteúdo o trabalho acadêmico, mesmo não resolvendo de forma a superar tal aporia, pode dentro da forma criticar o conteúdo reificado, ou seja, a própria forma, ou ao menos se tem a ilusão de que é possível.

Assim sendo, as linhas abaixo tem por intenção discorrer sobre esta forma social em que a relação social se apresenta como uma relação entre “coisas” e por isso coisas “superpoderosas”. Desta maneira, por mais que o foco não seja o de trazer a discussão da produção do espaço, como foco principal, e suas consequências àquele que se reproduzem no urbano criticamente, acredita-se que tal caminho ajudará compreender este processo como decorrente da lógica contraditória do capital e sua abstração real.

Para isso, optou-se por recorrer diretamente a Marx, mas não só a este, mas também a autores que referenciados na obra do mesmo buscam momentos de sua escrita em que sua reflexão esteve direcionada ao desvendar das formas elementares da sociedade organizada sob a lógica do moderno sistema produtor de mercadorias.

Destaca-se o fato de este ser o texto que compreenderia o que os manuais de escrita de teses e dissertações chamam de “Bases Teórico Metodológicas” da pesquisa.

## **Acidentalmente pressuposta, lógica contraditória e realização crítica**

Partir-se-á daquela que à primeira vista se mostra como trivial e fácil de compreender, sendo ao contrário complexa e cheia de sutilezas metafísicas, a mercadoria.

O duplo constituinte da mercadoria, valor e valor de uso, é um simultâneo indissociável que se desdobra sobre todas as relações modernas em que a contradição se apresenta em apenas uma de suas faces, o valor de uso, enquanto manifestação qualitativa e sensível, “corpo” da mercadoria, onde o valor “parece, portanto, algo casual e puramente relativo (...)” (Marx, 1983, 46). Contudo, “na forma de sociedade a ser por nós examinada, eles constituem, ao mesmo tempo, os portadores materiais do – valor de troca.” (Ibid., p. 45-46)

Assim, o que se apresenta como efêmero e casual – o valor – na realidade é o fundamento da produção de mercadorias e o que possibilita que diferentes valores de uso possam ser trocados, uma vez que o valor é justamente a abstração dos valores de uso (“qualidades geométricas” e particularidades de sua produção), a fim de que seja feita a relação à componente comum das mercadorias, dispêndio de trabalho humano (Ibid, pag. 47). Por isto Marx (1983, p. 47) afirma que “é precisamente a abstração de seus valores de uso que caracteriza evidentemente a relação de troca das mercadorias”. Por isso, Marx aponta que mesmo na troca simples, aquela em que produto se troca por produto, por exemplo, peixe por mandioca, há na troca a equiparação de produtos diferentes, onde necessariamente se apaga o

particular de cada um e neles se encontra algo comum, trabalho humano – valor.

O valor, porém, como frisa Postone (1995, 191-192) derivando de Marx (1983), não é determinado na produção individual, ou seja, pelo trabalho e tempo concreto individualmente despendido na produção, mas sim pelo tempo médio social de produção de uma dada mercadoria. Isto porque “a força conjunta de trabalho da sociedade, que se apresenta nos valores do mundo das mercadorias, vale aqui como uma única e a mesma força de trabalho do homem [...] à medida que possui o caráter de uma força média” (Marx, 1983, 48). Assim, é o *tempo abstrato* – métrico e homogêneo da média social – a expressão da magnitude do valor produzido pelo então *trabalho abstrato* ou simplesmente *trabalho*.

Não resta, portanto, dos trabalhos concretos individuais na relação de troca nada mais do que uma “objetividade fantasmagórica” ou uma “gelatina de trabalho humano” (Marx, 1983), o mesmo que dizer que se apagam todas as qualidades individuais da mercadoria, inclusive a do trabalho que a produziu. Assumindo este caráter fantasmagórico, o valor de uma dada mercadoria, ao ser expresso pelo preço, esconde um “processo social” que passa “por trás das costas dos produtores e lhes parecem, portanto, ser dadas pela tradição”, quando, na verdade, é a média de infinitos trabalhos mortos que realmente a compõe (idem, 52).

Postone (1995, p. 167) afirma que o “valor é uma objetificação não do trabalho per si, mas, de uma função específica do trabalho”. Esta função específica do trabalho automediado é a de produzir riqueza na forma valor.



Porém, ao mostrar-se sempre pelo seu duplo contraditório, no caso o valor de uso, ou como atividade produtiva no caso do trabalho concreto, “a dimensão histórico social específica do trabalho, portanto, é também expressa e velada pela aparente transistórica dimensão material do trabalho” (Postone, 1995, p. 166).

Esta forma de aparecer materialmente, que no fundo se trata de uma objetivação da forma social, faz com que a mercadoria espelhe “aos homens as características sociais do seu trabalho como características objetivas dos próprios produtos do trabalho”. Isto é o mesmo que dizer que a forma social moderna produtora de mercadorias, velada pela aparência objetiva em que se expressa, reflete nas coisas o que é social, tornando estas coisas físicometafísicas. Tal característica é o que Marx chamou de fetichismo da mercadoria que, segundo ele, “adere aos produtos do trabalho tão logo são produzidos como mercadorias, e que, por isso, é inseparável da produção de mercadorias.” (Ibid., 71)

Tendo em vista o fetichismo da mercadoria em que os processos sociais constituintes do valor são escondidos por sua apresentação objetivada, como diz Postone (1995), ou como sendo aparentemente inatas às mercadorias, como afirma Marx (1983), uma série de desdobramentos se manifesta fenomenicamente escondendo as abstrações reais que os constituem. Em outras palavras, os sujeitos são sujeitados “a um sistema de dominação social que não parece social, mas objetivo” simplesmente (Postone, 1995, p.125).

A efetivação desta dominação abstrata e impessoal, exercida pelo tempo médio social, só se realiza através da forma mercadoria e seu caráter fetichista.

Neste sentido, a expressão “eles fazem, mas não o sabem”, ressalta a efetivação da metafísica valor em sua fantasmagoria.

Os produtos do trabalho aparecem como um conjunto material, velando (Marx, 1983) atrás de si o trabalho histórico socialmente determinado que os produziu. Este sendo realizado simultaneamente com outros trabalhos individuais que se confrontam no mercado constituindo um tempo médio – que se constitui sempre *a posteriori* da produção e determina a magnitude do valor produzido individualmente – o que leva a abstração dos trabalhos individuais, constituindo o trabalho abstrato que aparece como concreto, que apaga a forma social específica sob a qual foi realizado.

Este apagar da forma social específica em que a produção de valor se coloca como fim em si pode ser entendido como decorrente da ontologização do trabalho, uma vez que se perde de vista o caráter metafísico da mercadoria, pois esta passa a ser entendida apenas em, e por sua concretude. O que permitiria dizer que o mesmo pão dividido na Santa Ceia é o que se come nos dias atuais e que os templos sagrados erguidos pelos fiéis no decorrer da história são da mesma natureza dos que hoje em dia são construídos. Em outras palavras, por se considerar apenas o valor de uso e o trabalho concreto, diretamente apreensíveis das mercadorias, água, farinha e fermento, sovados e levados ao forno resulta em pão, feito por um padeiro no caso. Porém, é isto o que se deseja ressaltar, a função social que tanto o produto do trabalho quanto o próprio trabalho que o produz, são de natureza distinta, estando determinado no processo de modernização à valorização do valor e não a qualquer outro fim. Ressaltando-se que, se não cumprir tal finalidade, há por

parte do capital uma indiferença quanto ao que se produz, se sonhos de confeitaria ou bombas atômicas, o que importa é seu movimento em busca de sanar a demanda por trabalho o mesmo tempo que o expulsa dos processos produtivos.

A exemplificação é bufona, mas ajuda a demonstrar como o valor de uso e o trabalho concreto ofuscam o valor de troca e o trabalho abstrato, possibilitando encontrar em toda a história da humanidade as categorias modernas, como se estas últimas sempre ali estiveram. Os exemplos acima de teor religioso não são despropositados, mas ao contrário, ao aproximar a moderna sociedade produtora de mercadorias à religião pretende-se explicitar que sendo posta pelas relações sociais e historicamente determinada houve neste processo a “descida dos céus” (Kurz, 2004) para a explicação do mundo, ocupando este lugar a criação humana, exercendo deste modo – o trabalho – o posto de uma nova divindade, que não tolera ser questionado, por isso, superpoderoso.

O resultado desta forma específica de relação social, em que o trabalho enquanto média é o mediador do próprio trabalho, é que os sujeitos passam a ser impelidos a produzir mercadorias num tempo mínimo necessário, tendo-as como riqueza em sua concretude. Portanto, ao ver-se como produtor individual, o trabalhador não pode perceber que está se relacionando e sendo determinado socialmente. O mesmo vale para os capitais individuais, onde os capitalistas, longe da leitura do marxismo vulgar que os enxerga como sujeitos dotados de consciência de classe e detentores de super poderes, são também *personas* do capital e, assim sendo, respondem às suas determinantes tanto

quanto, não podendo é claro deixar de particularizar as diferentes formas às quais são sujeitados à lógica da valorização com fim em si mesma. Deste modo, o sujeito sente sobre suas costas o peso desta dominação impessoal e indireta, tendo como única saída responder às determinantes do tempo médio social para repor sua existência. São sujeitos sujeitados.

A via por onde a dominação social se manifesta, como aponta Marx (2011,629 [625]), Mandel (1982), Kurz (2004, 72-73) e Postone (1995, 212-213), é a da concorrência que não se limita apenas aos capitais particulares, pois também os trabalhadores passam a enfrentar-se no mercado de trabalho como concorrentes diretos (Engels, 1986, 93) (Kurz, 2004, 73-74). Assim, diz Marx: “A concorrência executa as leis internas do capital; faz delas leis compulsórias para o capital singular, mas não as inventa. Ela as realiza” (2011,629 [625]).

Kurz (2004) destaca o caráter dinamizador que a concorrência empreende. Uma vez já dito que a magnitude do valor e o consequente mais-valor gerado no interior do processo produtivo, objetivo primeiro da produção no sistema capitalista, não se limita à unidade produtiva particular, mas sim à média social que é constituída posteriormente à produção no enfrentamento das mercadorias no mercado<sup>34</sup>. O capital particular tem por imperativo produzir

---

<sup>34</sup> Parece redundante dizer que as mercadorias se enfrentam no mercado, tal escolha e uso de tais categorias é para fugir por exemplo do termo “produto”. Por que fugir do produto? Por este dar ao leitor a possibilidade de o mesmo incorrer em, decorrente de uma leitura corrente no marxismo, apontar que o caráter abstrato do trabalho e da riqueza só se manifestam na circulação. Aqui, ao contrário, entende-se que já com a intenção da troca em vista o trabalho que produz, assim, mercadorias é de uma específica e determinada natureza, é trabalho produtor de riqueza abstrata (Postone, 1995). Se a mercadoria virá ou não se realizar no mercado, dando seu “salto mortal” (Marx, 1983) não muda a característica do trabalho que a produziu.

na média ou abaixo da média do tempo social para garantir uma taxa de mais-valia e de lucro através da realização da mercadoria.

O imperativo ao aumento da produtividade e constante adequação ao tempo médio social, mostrando-se apenas pela capacidade de produzir mais produtos com menos trabalho, vela a concorrência e torna compulsória a realização da contradição imanente do capital, que é a de negar a cada movimento de reprodução o seu próprio fundamento substancial – o valor, na forma de trabalho vivo.

Na passagem do Grundrisse em que se dedica a analisar o processo de reprodução do capital em suas duas componentes, capital fixo e circulante, Marx (2011) explicita que, ao incorporar trabalho na forma objetificada como capital fixado no processo produtivo, e não trabalho vivo, ocorre inexoravelmente um aumento em seu tempo de rotação, aquele necessário para que se pague e possa gerar mais-trabalho para além daquele capital fixado no processo de produção.

Isto posto, por um lado tem-se o aumento do tempo de rotação do capital e por outro a diminuição do tempo médio social, que é o determinante da magnitude do valor produzido pelo mais-trabalho. Nesta contradição posta e repostada a níveis mais críticos pelo seu próprio movimento a partir do aumento da produtividade, o capital impossibilita a realização de sua lógica de valorização do valor, uma vez que aumentado o trabalho na forma objetivada – trabalho morto – rebaixa-se o tempo médio necessário com o aumento da produtividade. Em outras palavras, o quantum de valor por unidade produzida passa a ser menor, o que torna seu tempo de rotação cada vez maior, pois fixa

parcelas ainda maiores de valor na produção, diminuindo a participação de trabalho vivo. O aumento do tempo de rotação se expressa contraditoriamente como aumento da pressão sobre o tempo de produção e de circulação, em que o capital tenta reduzir a zero estes últimos para recuperar o montante de valor fixado no processo produtivo e dele gerar mais valor. Tarefa que só pode ser realizada ampliando a contradição e repondo o capital em níveis cada vez mais críticos, pois, sob o imperativo de alcançar mais rápido o tempo de rotação a prática acaba por ampliá-lo quando se aumenta a composição orgânica do capital a fim de tornar mais rápido o tempo de produção. Acelerar o tempo de produção é diretamente alterar o tempo de circulação uma vez que a saída encontrada pelo capital para dar início a outro ciclo produtivo sem ter que esperar a realização das mercadorias produzidas no mercado, para retornar na forma de dinheiro capitalizado é falsamente encurtado pela tomada de crédito, o que é o mesmo que dizer que o tempo de circulação passa a ser negativo. Contudo, a massa de mais valor produzida no processo produtivo não deixa de ser descendente em relação ao valor fixado no processo produtivo em busca de ser valorizado (Marx, 2011, p. 551 [543]).

Marx coloca a questão nos seguintes termos:

“O próprio capital é contradição em processo, [pelo fato] de que procura reduzir o tempo de trabalho a um mínimo, ao mesmo tempo que, por outro lado, põe o tempo de trabalho como única medida e fonte da riqueza. Por essa razão, ele diminui o tempo de trabalho na forma do trabalho necessário para aumentá-lo

na forma de supérfluo; por isso, põe em medida crescente o trabalho supérfluo como condição – questão de vida e morte – do necessário. Por um lado, portanto, ele traz à vida todas as forças da ciência e da natureza, bem como da combinação social e do intercâmbio social, para tornar a criação da riqueza (relativamente) independente do tempo de trabalho nela empregado. Por outro lado, ele quer medir essas gigantescas forças sociais assim criadas pelo tempo de trabalho e encerrá-las nos limites requeridos para conservar o valor já criado como valor. ” (Marx, 2011, 588-589 [582]) ([ ] do tradutor)

O capital em seu movimento tautológico do valor produzir mais-valor, “comporta-se simultaneamente como fundamento de si mesmo como algo fundado, como valor pressuposto a si mesmo como mais-valor, ou ao mais-valor como algo posto por ele”. (idem, 623). Assumindo, por meio do fetichismo da mercadoria, a condição de sujeito do processo (idem).

É por esta razão que Marx (idem, 624[620]) afirma que o capital passa a medir o mais-valor não por sua “medida real”, que é a relação entre trabalho excedente e trabalho necessário, mas por si mesmo como pressuposto. Para o capital então, o mais-valor novo produzido “de si mesmo como valor pressuposto que se valoriza” é o lucro. Por isto Marx diz: “O produto do capital é o *lucro*” (idem).

Porém, ao considerar o lucro como devindo de si, e pondo o lucro como medida de sua valorização já pressuposta, o capital “abole outra vez a

separação” entre trabalho excedente e trabalho necessário, e o “põe em identidade consigo, como capital, que, agora acrescido do lucro, recomeça o processo em dimensões maiores” (idem).

Marx diferencia o lucro como “grandeza de valor do capital” da taxa de lucro como a relação entre a proporção de mais-valor e do valor do capital. A preocupação de Marx se centra em demonstrar que, embora um empreendimento se mostre lucrativo nos termos acima apresentados, a sua taxa de lucro não é ascendente, ao contrário, é determinada pela “relação entre a parte do capital que é trocada por trabalho vivo e a parte que existe na forma de matéria-prima e os meios de produção” (Marx, 2011, 624 [620]).

“Por conseguinte, quanto menor se torna a porção trocada por trabalho vivo, tanto menor se torna a taxa de lucro. Portanto, na proporção mesma em que, no processo de produção o capital enquanto capital ocupa um espaço proporcionalmente maior ao do trabalho imediato, ou seja, quanto mais cresce o valor excedente relativo – a força criadora de valor do capital –, tanto mais *cai a taxa de lucro.*” (Idem, 625 [621]) (grifos do autor)

Esta é para Marx “a lei mais importante da economia política moderna e a mais essencial para compreender as relações mais complicadas” (idem, 626 [622]). O autor afirma que a diminuição da taxa de lucro é sinônimo: 1) do enorme desenvolvimento de capacidades científicas derivado e pressuposto da força produtiva já produzida e da base material que ela forma para nova



produção; 2) da diminuição da parte do capital já produzido que tem de ser trocado por trabalho imediato, requerido para a produção de um valor gigantesco que se expressa numa grande massa de produtos a preços baixos e, 3) da dimensão a que o capital abrange de modo geral, incluindo sua extensão que não é o capital fixo, como o intercâmbio extremamente desenvolvido da universalidade do mercado e da universalidade do trabalho simultâneo. Resumindo, a diminuição da taxa de lucro aponta para o fato de que: “todas as condições de riqueza [...] que o desenvolvimento das forças produtivas suscitado pelo próprio capital em seu desenvolvimento histórico, que alcançado em certo ponto, suprime, em lugar de pôr, a autovalorização do capital” (idem, 626-627 [622]).

De meados do século XIX, quando Marx elaborou suas reflexões e escritos com base no que já assistia na Europa, sobretudo na Inglaterra, até os dias correntes, o processo de modernização enquanto desdobramento de sua lógica de valorização passou por mudanças formais no tocante à estrutura produtiva, econômica e política. Esta lógica é ilógica em termos de realização positiva, uma vez que nega seus pressupostos toda vez que se repõe ampliadamente na forma de capital, negando sua substância valorizadora que é o trabalho.

Estas mudanças foram vistas pela História Econômica e por autores da Economia Política como sendo a passagem de um capitalismo concorrencial para um capitalismo monopolista ou imperialista e deste para um capitalismo flexível, sendo todos estes momentos da reprodução crítica do capital onde a

concorrência continua sendo o elemento dinamizador do processo, executando a contradição imanente do capital.

O desdobramento da lógica da valorização, dinamizado pela concorrência, foi interpretado pelos historiadores econômicos e economistas políticos por sua expressão fenomênica em que os avanços tecnológicos produtivos e organizacionais e pela constante ampliação fronteiriça dos empreendimentos marcavam rupturas e superações. Contudo, o próprio Marx, em um trecho já citado anteriormente, afirma que, onde estes veem passagens, há na realidade, em níveis mais críticos, a perpetuação da mesma lógica. Tais níveis são mais críticos levando-se em conta que a substância valorizadora é repostada negativamente.

Se, como afirma Lênin (1989) quando discute o imperialismo e o capital monopolista, ocorria a transferência de valor por via da extração da mais valia absoluta nos países “periféricos”, ao passo que pela concorrência em níveis mundiais os empreendimentos tiveram de investir em capital para aumentarem a produtividade e se manterem no tempo médio social, houve também a sobreposição da mais-valia relativa sobre a absoluta. O que significa dizer que, devido aos níveis de produtividade mundiais, a produção de mais valor em relação aos valores fixados no processo produtivos é ínfima, destacando assim o papel fundamental que o sistema de crédito passou a ter para que as empresas pudessem permanecer no mercado.

O raciocínio acima exposto é o ponto de clivagem entre um momento de reprodução crítica, mas que se realiza a valorização do valor, para um momento em que a valorização passa a ser promessa de valorização e o

capital para se reproduzir necessita recorrer ao subterfúgio do crédito, que fetichistamente coloca o dinheiro como portador de valor e não mais como representante de valor.

Tal momento foi denominado por Kurz como Colapso da Modernização (Kurz, 2004) e por Ernest Mandel de Capitalismo Tardio (Mandel, 1982). Onde a revolução microeletrônica, manifestada como automação e elevado grau de cientificização, tomou conta dos ramos produtivos enquanto os setores ligados à circulação, aqueles que não produzem valor, mas “renda de serviços” (Marx, 2011), passaram a ser os que mais ascendem ao lado da financeirização da economia (Kurz, 2002). Em outros termos, é o momento em que a mais-valia relativa supera absolutamente a mais-valia absoluta que, mesmo sendo ampliada em casos isolados<sup>35</sup>, não é capaz de produzir um mais valor para além do que já se comprometeu como promessa futura de valorização na forma de capital fixo.

Neste movimento de necessário endividamento das empresas e também do Estado para manter-se nos níveis de concorrência, estes recorrem ao mercado financeiro para obterem crédito, comprometendo assim um mais trabalho futuro que histórica e logicamente não se realizará nos termos de produção de mais valor, por mais que formalmente apareçam como aumento do assalariamento e como uma montanha monstruosa de produtos. Isto só é possível, como aponta Kurz (2002), pelo próprio funcionamento esquizóide do capital onde há a separação e autonomização da produção real de valor e seu

---

<sup>35</sup> Trabalho escravo de bolivianos em oficinas de costura, de mineiros nas carvoarias do sertão, de africanos nas construções, por exemplo.

representante – o dinheiro<sup>36</sup>, sendo este totalmente destituído de qualquer lastro real com o próprio valor, passando a ser ele mesmo produto e meio da especulação.

A questão, porém, é que ingressando como adiantamento do tempo de circulação de um capital particular, e sendo capitalizado, este montante de dinheiro não resultará em um acréscimo na produção de valor da mesma empresa, mesmo que seu balanço se mostre positivo por via da inserção de suas mercadorias a um preço que apareça para o capitalista particular como lucro. Por outro lado, quando o crédito é pago ao credor na forma de juros, este mais dinheiro não possui também nenhuma relação com produção real de valor, uma vez que no processo de produção já não é possível produzir mais-valor (Kurz, 2002). O que foi dito anteriormente se coloca em termos lógicoanalíticos, mas, na chave dos fisiocratas, a produção de mais-dinheiro por via do próprio dinheiro, em nada remete a um absurdo ou ao milagre da multiplicação, quando se interpreta como da natureza do dinheiro ele ter valor e, mesmo autonomizado do processo de valorização, continue o tendo. O fetiche em seu mais elevado grau, ou como diria Debord (1997) o espetáculo, momento privilegiado do aparecer ser e ter em que a mentira é a guardiã da realidade.

Diante disto, com a maior dependência dos capitais privados e do próprio Estado, que assume a figura de fiador infalível, as somas cada vez maiores de crédito, ou melhor, de capital fictício, passam a ser necessários

---

<sup>36</sup> Não perdendo o caráter fetichista da mercadoria, a questão do dinheiro – o mostrar-se como equivalente daquilo que ele não é – tem fundamento lógico, uma vez que ele não precisa se constituir no valor que ele representa, pois se trata de uma sociedade que produz coisas super poderosas onde a aparência é tomada como essência. (Marx, 1983)

para manter, aparentemente, funcionando os empreendimentos, a economia nacional e mundial. Por essa razão, o centro determinante da economia deixa de ser dado pela busca e obtenção de lucro e produção real de valor, para que a taxa de juros do mercado monetário financeiro especulativo, substancialmente ficcional, assuma tal centralidade (Chesnais, 2005) (Paulani, 2009). Isto ocorre por conta da própria dinâmica do capital, o sujeito do processo e não por astúcia dos agentes financeiros e “lobos de Wall Street”, uma vez que estes agem segundo as abstrações e mecanismos do mercado, o que por sua vez não os nega como sujeitos, mas os coloca como sujeitados.

Esta produção fictícia de valor a nível social remete a uma “massa de trabalhadores improdutivos” que “aumenta inexoravelmente e que é paga apenas com dinheiro creditício, renovado com créditos sempre novos” uma vez que “tem de comer, beber e habitar, além de guiar carro, consumir televisores, frigoríficos etc.” (Kurz, 2002, p.8).

Por isto, Kurz (idem) chama a atenção para o fato de que, mesmo sob o colapso da modernização, a mediação social continue sendo realizada pelo trabalho em termos alegóricos, uma vez que se resume em vias de obtenção de dinheiro, e não enquanto substância do trabalho produtivo – que produz valor. Assim sendo, o trabalho improdutivo se mostra na forma de trabalho concreto, porém, destituído de valor, mas possuidor de preço.

Este processo de desvalorização resulta em um acirramento da mobilidade do trabalho, mobilidade esta que aparece como um alargamento das possibilidades e liberdade de escolhas dos sujeitos mobilizados. Contudo, o horizonte que se alarga logo se revela como armadilha dentro de um labirinto

de circo de bizarrices como o que o pequeno Pinóquio na montagem de Walt Disney vai parar antes de ser engolido pela baleia. Nesta passagem do desenho o sujeito coisificado se vê como prisioneiro de um mundo que se manifesta como meio da realização dos desejos, mas tão logo nele se adentra assume-se a figura de um asno, animal símbolo do dispêndio de trabalho, que movimenta as engrenagens que colocam em funcionamento o circo com suas reluzentes luzes.

O que no desenho é resultado do espírito errante do menino de madeira, aos sujeitos de carne e osso é uma sentença assinada antes do próprio nascimento, mas isto não anula de modo algum os anseios dos sujeitos modernos, ao contrário, cada qual de acordo com sua reprodução dentro das camadas sociais, exerce sua liberdade de escolha, escolha porém que se limita por qual porta entrar e participar do espetáculo, sendo ela já resultado do mesmo. O circo na realidade reproduz os asnos em cativeiro, que se desdobra no sistema mundo, em todos os lugares em que a mercadoria e sua lógica alcançou, que aqui pode-se dizer se refere à uma escala interplanetária ao passo que iniciou-se o projeto de colonização de Marte, é a produção espacial intergaláctica.

Esta pequena digressão segue as ideias de Jean Paul de Gaudemar (1977), autor que apoiando-se em Marx e em Foucault, elabora os conceitos de mobilização do trabalho e mobilidade do trabalho. Onde mobilização refere-se ao processo de liberação dos sujeitos de quaisquer amarras, sejam elas a propriedade da terra, dos meios de produção e consequentemente de uma forma específica de sociabilidade. Uma vez libertados, tais sujeitos

historicamente forjados através de ferro e fogo por meio de uma violência externa, sendo o Estado o principal agente de tais violações, são levados a uma forma específica de sociabilização pautada na troca de mercadorias por meio da abstração da equivalência. A partir de tal processo de mobilização os sujeitos encontram-se diretamente dependentes da relação com o capital para sobreviver, ao passo que na sociedade produtora de mercadorias a única mercadoria que possuem é sua força de trabalho, que será vendida ao capital em troca de um equivalente na forma salário. Este levar-se ao mercado e necessariamente buscar a realização da força de trabalho que o trabalhador faz por conta própria sem uma violência externa agindo sobre si é a mobilidade do trabalho, momento em que a violência já fora introjetada (Gaudemar, 1977, 269-271), são “corpos dóceis” (Foucault, 2008).

Retomando os rascunhos de Marx (2011) alguns apontamentos ajudam a complementar o que acima acaba de ser exposto. O primeiro fragmento atenta para o fator liberdade, esta que a todos os momentos é reivindicada sem ser profundamente tensionada, mas ao contrário, é defendida, mesmo que através de guerras se necessário. Frisa-se também, que como será visto no fragmento a seguir, o indivíduo não é negado, ao contrário é fortalecido, porém, socialmente determinado e suas pulsões, as mais profundas como a do desejo pela liberdade derivadas do processo de modernização.

“Na livre concorrência, não são os indivíduos que são liberados, mas o capital. Enquanto a produção baseada no capital constituir a forma necessária e, em consequência, a mais apropriada para o desenvolvimento da força produtiva da sociedade, o movimento dos indivíduos dentro das puras condições do capital aparece como sua liberdade; liberdade que, então, também é

dogmaticamente garantida enquanto tal pela contínua reflexão sobre as barreiras derrubadas pela livre concorrência”. (Marx, 2011, 545 [534]).

Tais barreiras que são derrubadas a cada revolucionamento do capital sobre si mesmo referem-se à reprodução contraditória do mesmo de eliminar o trabalho enquanto elemento valorizador ao passo que aumenta ao infinito as forças produtivas. Deste modo, a execução via concorrência das leis internas do capital acabam por diretamente se manifestar sobre o trabalho. E assim, “[...] O trabalhador aparece como supérfluo desde que sua ação não seja condicionada pelas necessidades [do capital]” (Ibdem, 258 [574]).

Mas este ser supérfluo passa a existir como decorrência do processo de reprodução do capital, e a estas alturas

“O *tempo de trabalho como medida de riqueza* põe a própria riqueza como riqueza fundada na pobreza e o tempo disponível como tempo existente apenas *na e por meio da oposição ao tempo de trabalho excedente*, ou significa pôr todo o tempo do indivíduo como tempo de trabalho, e daí a degradação do indivíduo a mero trabalhador, sua subsunção ao trabalho” (Marx, 2011, 591 [584]).

O que se deseja frisar com tais passagens é a contradição que a liberdade traz na presente forma social, é uma liberdade negativa que opera imperativamente. A realização desta liberação constante que o capital executa determina como o emprego desta força de trabalho é direcionada, ou seja, trata-se das configurações da mobilidade do trabalho, que, com base no que até este momento foi apresentado, afirma-se que o trabalho é direcionado às atividades ligadas a circulação em maioria e, em menor escala nas plantas



produtivas às atividades de supervisão do processo produtivo em vista do emprego da arte e da ciência alcançados enquanto conhecimento prático e, assim, capital fixado.

A estas alturas percebe-se que na presente pesquisa o “movimento pendular” dos trabalhadores usuários de trem na RMSP está sendo entendido pelos pressupostos acima desenvolvidos. Optou-se por este caminho em oposição ao entendimento liberal (clássico e neoclássico) de funcionamento da economia e dos movimentos migratórios, em que tudo se explica pela ação da busca do equilíbrio e a ação dos sujeitos se manifesta como opção e forças imanentes das mais profundas raízes de sua natureza, e desta maneira se desconsideram em que solo social se encontram. Ajudaram e melhor desenvolvem esta temática os trabalhos de Vainer (2007, 18-20) e Neto (2007, 50-53).

Muito foi dito sobre a dinâmica e reprodução crítica do capital e sua repercussão sobre o trabalho, contudo, acredita-se que algumas considerações sobre a *terra* sejam fundamentais para se pensar e perseguir os objetivos desta dissertação, tendo como intenção traçar algumas reflexões sobre quais são as determinantes que, de modo específico configuram o processo de metropolização e o caráter que a mobilidade do trabalho assume em São Paulo, movimento sem o qual acredita-se não contemplar a reflexão sobre os quebra-quebras nos trens da CPTM.

A determinação da natureza moderna que a terra assume está ligada ao momento da “Assim chamada acumulação primitiva” (Marx, 1983), em que a propriedade privada sublevava-se sobre formas distintas de apropriação e uso.

Assim sendo, seu proprietário, pelo direito inquestionável da propriedade socialmente tem a garantia e o direito, garantido pelas forças jurídicas e físicas do Estado, de pelo uso de suas terras cobrar uma renda a fim de se reproduzir. Esta troca realizada em que a renda é a forma de remuneração do proprietário fundiário revela que a terra é uma mercadoria. As diferentes formas de uso desta mercadoria determinam se esta será realizada enquanto “capital”, reprodução ampliada, ou meio de reprodução simples. Isto não se coloca apenas às atividades agrícolas, mas também a própria industrialização e processo de urbanização.

Na moderna agricultura os proprietários têm como execução da concorrência as diferenças de rendas extraíveis de suas propriedades, questão que é determinada por um conjunto de elementos, desde a fertilidade natural do solo, a proximidade com os centros de consumo, estas características definiriam o que é denominado como renda diferencial I. O emprego de melhorias, como equipamentos e insumos derivados do processo modernizador de crescimento das forças produtivas, compõem uma segunda forma da concorrência manifesta no uso da terra na agricultura que é a renda da terra diferencial II. Mas como aponta Marx, em ambos os casos os proprietários só produzem tendo garantia de remunerarem-se, a esta renda que é cobrada da sociedade pela prestação social é denominada renda absoluta.

Uma dúvida surge nesta reflexão, a questão reside no ponto de saber se para entender o uso da terra na produção do urbano a análise das rendas até agora apresentadas são esclarecedoras?

Há uma terceira forma da renda da terra que é a renda monopólio. Na agricultura esta renda é garantida aos proprietários por possuírem suas terras em sítios cuja situação lhes permite produzirem mercadorias específicas que em outras terras não se pode produzir, atualmente reconhecemos os produtos produzidos nestas condições com os selos de “origem geográfica controlada”. É nesta forma de remuneração da propriedade da terra que acredita-se ser possível encontrar mais relação com o processo de produção do espaço urbano. Ou como diz Gottdiener (2010, 177)

“Renda de monopólio, porém, se refere especificamente à capacidade dos proprietários de terra de extraírem pagamento pela terra quando a demanda por ela é estruturada por escassez produzida monopolisticamente, como no caso da competição por localizações específicas ou por pedaços específicos da terra na cidade. A renda de monopólio, portanto, é a mais útil para a análise urbana, pois expressa a origem social do valor de localização”. (Gottdiener, 2010,177)

Por quê? Primeiramente porque a produção na terra urbana se remete a produzir uma mercadoria específica que só pode ser realizada no interior do próprio processo de urbanização, o espaço urbano.

Como dito anteriormente a terra no processo de urbanização possui múltiplos valores de uso, dentre os quais a mesma é empregue como meio de produção àqueles que nela vão buscar o sítio para seus negócios em que a busca por melhores situações aos fins que nela serão desenvolvidos é determinante. Outro papel que a terra assume é o papel de força produtiva no caso dos agentes imobiliários, cujo fim de suas atividades é o de diretamente com os negócios de terra no espaço urbano obterem sua remuneração na

forma de lucro. A obtenção do lucro do setor imobiliário se aproximando da forma de obtenção do lucro comercial em que sua grandeza é determinada na relação entre comprar terrenos e imóveis por preços baixos e vendê-los por preços altos, mecanismo de precificação regulado por ações especulativas das próprias empresas do ramo imobiliário, descolada de qualquer relação com dispêndio necessário de trabalho para sua produção, valor, por mais que sejam comuns as referências à valorização e desvalorização imobiliária. Neste mecanismo de precificação há uma especulação sobre os equipamentos urbanos que estão próximos aos empreendimentos, assim, como é o caso a ser estudado, a presença de serviços de transporte, por exemplo, acabam sendo meios de se obterem maiores “lucros”. De antemão, já se destaca o problema de tal mecanismo se pensado do ponto de vista da limitação a tais serviços que resultam do mecanismo especulativo no espaço urbano. Para o setor da construção civil e a indústria da construção a ele ligado a terra é utilizada também como força produtiva, onde esta é meio e fim do processo produtivo. Sua remuneração determinada pela relação entre os gastos na compra dos terrenos, na construção propriamente dita dos imóveis e o preço que obtém na venda, este preço sendo também decorrente da ação imobiliária, onde os superlucros desejados pelas construtoras é reflexo do deslocamento da produção de valor de seu representante preço. Tais mecanismos de precificação contribuem para que o acesso ao solo urbano e aos bens imobiliários sejam encarecidos em específico nas áreas que possuem infraestruturas de equipamentos urbanos, o que repõe outra vez mais a situação dos que possuem e dos despossuídos, mesmo que por decorrência

da necessidade de realização da superprodução imobiliária haja facilitadores ao acesso imobiliário como as variadas formas de financiamento.

Analisando desta maneira os setores da especulação imobiliária e da construção civil estas reproduzir-se-iam de modo ampliado obtendo taxas positivas de lucro em seus investimentos de capital particulares e o capitalismo se perpetuaria blindado de crises. Contudo, afastando-se destes setores e empreendimentos em particular se atendo à circulação do capital em geral o afluxo de capitais destinado aos negócios imobiliários é decorrente de uma busca do capital em conter a queda tendencial das taxas de lucro, o que resulta no fato de “investimentos em bens imóveis significa[r] que há menos dinheiro a devolver à produção primária de capital” (Gottdiener, 2010,183). Além do mais, aumentando os investimentos nestes setores passa haver uma superprodução no mesmo e acirramento da concorrência.

Analisando cuidadosamente os termos que Gottdiener aponta no pequeno trecho reproduzido acima, o mesmo, desconsiderando o caráter ficcional que a economia assume no capitalismo tardio, deixa fora de suas considerações que este dinheiro enquanto capital é um capital fictício em busca de reproduzir-se ampliadamente, no qual a especulação e construção imobiliárias são momentos constrangedores pelos quais tem de passar a fim de simular seu crescimento. Simulação doentia que nos anos de 2008, por exemplo, nos EUA estourou a bolha imobiliária americana e estremeceu os mercados mundiais revelando ser este episódio maior que uma crise local e meramente setorial. No caso brasileiro onde apenas a “marola” foi sentida, por aquele momento estar sendo justamente a construção civil e a especulação

imobiliária a barreira que impediria que do mercado nacional os capitais se retirassem (programas de reestruturação infraestrutural com construção de hidroelétricas, rodovias etc., e de moradia como Minha Casa Minha Vida em 2009) foi estrategicamente pelo Estado, o grande administrador de crises, reforçado. Vale lembrar que no mesmo ano (2008) no Brasil é aberto na BMF&BOVESPA os capitais do setor imobiliário<sup>37</sup>.

Trazendo mais alguns elementos para se pensar se a produção do ambiente construído (Harvey, 2008) é capaz de remunerar e garantir o fôlego necessário ao capital de se valorizar, alguns fatos noticiados pela grande mídia explicitam a questão.

Uma das notícias é a que o governo chinês está com um projeto de em doze anos levar uma parcela da população rural, cerca de 250 milhões de pessoas, a viverem em cidades recém-construídas, chegando assim ao pré estabelecido 70% de população urbana (Ian, 2013). Na notícia é narrada a velocidade e violência sob a qual este processo está ocorrendo, e o que chama mais a atenção é que o número de desempregados e mendigos nestas cidades novas tem crescido mais rápido do que a meta de urbanização via decreto. Tal fato instiga a reapresentar a questão de se seria a saída para a reprodução ampliada o voltar-se para dentro, manobra que de certa forma esteve presente no corpo da Cepal e no Brasil no século XX? E por mais que se acirre a exploração de mais valia absoluta em alguns “redutos”, “Oasis”, “ilhas” de “valorização”, como aponta Harvey (2011, 171-175) resta a pergunta: estas

---

<sup>37</sup> Para mais detalhes ver o site <http://www.bmfbovespa.com.br/indices/ResumoTaxaMediaCrescimento.aspx?Indice=IMOB&idioma=pt-br>.

ilhas remuneram o capital total ou são manifestações da reprodução fictícia que necessariamente tem de prometer remunerar o capital e de fato este objetiva-se como urbano, como *commodities* etc.? Ao invés de um posicionamento fechado que responderia a questão prefere-se apontar para um convite a reflexão sobre esta questão.

A segunda notícia que está neste campo de questões é a da criação de jaulas para mendigos instalada em uma outra cidade chinesa (Rede 21, 2013), lembrando em certa medida o cenário narrado por Marx no capítulo “A assim chamada acumulação primitiva” já citado neste texto. E novamente a pergunta: Acumulação Primitiva ou agudizar da crise imanente no já Colapso da Modernização?

A terceira e ultima notícia é a da mudança de atuação do nosso ex-presidente Fernand Henrique Cardoso e seus amigos ex-ministros do setor especulativo financeiro para o da construção civil. FHC argumentando que com a redução dos juros atuar no mercado financeiro já não correspondia às expectativas dele e seu grupo de investidores por isso estava a migrar para a atividade imobiliária e da construção (Jornal 247, 2013). Na notícia o redator coloca a questão nos seguintes termos, e provavelmente usando expressões do próprio grupo, setor real em oposição a setor financeiro. Aí então a pergunta: real por quê? Por se constituir de materialidade? Chega esta expressão se referir à produção de valor? Além do mais, como dito, desde 2008 o setor imobiliário está assumidamente financeirizado no país.

O Estado, instituição necessária ao capital, aproveitando os exemplos da China, mas também do Brasil, é parte fundamental da produção espacial.

Como o assegurador do direito da propriedade privada a minorias e sua falta à massa, como indutor de investimentos via elevação e diminuição de taxas (juros, impostos etc.) nas atividades imobiliárias, diretamente como executor de obras infraestruturais e atualmente o papel mais importante, o financiador direto e indireto do setor.

Lefebvre (1974) e os situacionistas destacam, partindo principalmente da história concreta que criticam (França) que desviados cabem a RMSP e ao caso brasileiro, o papel regulador e controlador que a produção espacial pública (estatal) empreende em sua concepção espacial (abstração) e realização (perceptível) determinado pela abstração da troca sobre os usos (vivido) assim determinados.

Esta tríade, capital, trabalho e terra, analisada no nível da produção do espaço remete a uma segunda tríade, espaço concebido, espaço percebido e espaço vivido, neveis estes que contribuem para com a descida da reflexão lógico filosófica da reprodução colapsada do capital à totalidade concreta da mesma, movimento que potencializa, ao menos é o que se acredita, a crítica a sociedade produtora de mercadorias, pois aponta para algo além da incongruência lógica do capital, mas para sua negação constante das condições de reprodução das pessoas que sob seu prisma são cada vez mais desnecessárias e portanto descartáveis. No movimento contrário ao da vala comum que a sociedade como um todo se direciona assisti-se a luta cotidiana dos sujeitos, dia a dia mais desesperados, para em seu interior não ser soterrados.



É neste entendimento que os chamados movimentos migratórios pendulares ou migração alternante, conforme escreveu Pierre George, se generalizam e ampliam sua dimensão, tornando-se “tema principal da vida cotidiana nas aglomerações urbanas e industriais [...]”. (George, 1979, 62).

Esta mobilidade, necessária à reprodução de quem vive na periferia<sup>38</sup> tem que ser realizada de alguma forma, sendo para a maioria da população através de vias de transporte acessíveis, que é o transporte público. Dentre estas, a CPTM representa uma das principais modalidades destes transportes, devido sua rede atravessar a RMSP em todos os seus quadrantes e, por meio de suas conexões com o metrô e terminais de ônibus, se colocar como importante ligação dos centros econômicos<sup>39</sup> paulistano com sua periferia.

Esta realidade metropolitana foi abordada por George (1979) quando o autor se dedicou a estudar as “Populações Ativas”, nela o autor, ao se debruçar sobre a relação entre trabalho e moradia, constatou que “[...] o espaço se articula em elementos distintos, complementares pela especialização, ligados por *sistemas e tempos de relação*” (idem, 61). Onde, “o lugar de trabalho e, o de residência e vida social podem estar separados por distâncias expressas em dezenas de minutos ou em horas de percurso cotidiano” (idem). No caso estudado nesta pesquisa a última situação é a que se coloca, sendo que “parte do ‘tempo cotidiano’ está entrosado ao tempo de ida de um lugar ao outro, o

---

38De acordo com os dados oferecidos pelo Seade/Dieese do total de trabalhadores da RMSP, no ano de 2011, 65,4% trabalhavam na cidade de São Paulo (SEADE, 2012).

39 O uso do termo centros ao invés de centro é para destacar que a cidade de São Paulo é uma centralidade composta por centralidades e não um único e determinante centro, uma rápida exemplificação disto é considerar a diferença entre os centros comerciais, de serviços e de finanças, ora coincidem, mas de modo geral se aglomeram em diferentes áreas da cidade, como o comércio de atacado e varejo no centro propriamente dito e as atividades comerciais e de finanças de empresas de atuação internacional na Avenida Paulista e na Berrini.

que se torna uma espécie de ‘tempo intermediário’ entre o tempo de trabalho e o tempo livre reservado à vida pessoal e familiar do trabalhador” (idem). Este *tempo intermediário*, segundo George, “assemelha-se ao sistema de ‘constrangimento’ representado pelo trabalho e, por consequência, se integra no esquema de organização do tempo de trabalho, insere-se entre os temas de reivindicações e inspirados pelas condições de trabalho e de existência subordinada ao trabalho” (idem).

Desta maneira, o cotidiano do trabalhador se estabelece entre o tempo de trabalho e o tempo livre e, por isto, George (1979, 58) aponta para uma não coincidência entre os “*tempos de relação*”, de ordem sociológica e geográfica:

“Os horários de trabalho constituem um entrave sentido pelo trabalhador e sua família [...]. Dão ritmo a vida do grupo da população representada pelo conjunto dos trabalhadores e dos que asseguram as condições cotidianas da vida do grupo: transportadores, comerciantes, pessoal dos serviços público locais. Constituem o elemento essencial do ‘ambiente’ da vida cotidiana, e reagem sobre a utilização do espaço concreto ocupado pelos grupos interessados”. (George, 1979, 58)

Pensar o transporte de passageiros pelos trens da CPTM e os “quebra-quebras” passa, acompanhando o que foi dito na passagem anteriormente citada, por considerar esta mobilidade como parte da vida cotidiana destes sujeitos que sentem o rebatimento da contradição entre o tempo homogêneo e abstrato da lógica empresarial e do automovimento do dinheiro e um tempo outro, que é o da esfera da reprodução, que preenche este tempo de forma avessa a do primeiro, ou seja, despendendo tempo no cuidar, no educar e

amar (SCHOLZ, 2000). Mas como frisa George (1979), esta esfera da reprodução é ressentida diante da condição que os sujeitos assumem na sociedade moderna, uma vez que membros de uma sociedade mediada pela troca, e como possuidores apenas de suas próprias forças de trabalho, vendê-la é imperativo para contínua reprodução na mesma sociedade.

O “tempo intermediário”, é o entretempo, por um lado, do trabalho - como campo intocável da impessoalidade e profissionalidade – , e por outro lado da moradia e do “tempo livre”. Esta relação de tempos, em que o primeiro se sobrepõe e determina o segundo acaba por ser um mecanismo de pretensão a pasteurizar a vida social. Isto se reflete por exemplo na transformação do habitar ao mero habitat como destaca Lefebvre em varias de suas reflexões textuais. Onde justamente a lógica do poupar tempo se coloca como organizadora também das relações de reprodução dos sujeitos, e o que mais chama a atenção é que isto decorre de mecanismos indiretos da produção, como é o caso do tempo intermediário, que é determinante no quanto se dorme, no quanto se come e no quanto se ama. O termo “quanto” aqui utilizado revela o processo de quantificação em tais esferas manifesto.

Por isso, o destaque para o embaralhar dos níveis espaciais, ao passo que o espaço concebido é percebido dentro do espaço vivido, ao meso tempo que em meio ao perceptível espaço concebido, como no caso dos trens e estações, se desenvolvem as praticas necessárias a vida de modo recorrente, como os já citados atos de comer, dormir e outras relações afetivas.

Assim, os sujeitos mobilizados das periferias, diante da fixidez do horário de trabalho elaboraram suas táticas para se enquadrar no tempo estabelecido.

Esta tática conta com o funcionamento normal que é o da anormalidade, corriqueiro, dos sistemas de transporte, que também se realiza sob um tempo definido e estabelecido pelos agentes e administradores dos transportes públicos ou privados enquanto empresas. O estado de conservação, os tipos de equipamento e regularidade dos veículos dos transportes de passageiros são constituintes do cotidiano dos moradores das periferias, usuários destes meios.

### **Considerações comprometidas**

O que disto tudo se pode concluir é que o espaço urbano produzido como e para o mercado é prenhe das contradições do capital sendo sua reprodução também a do acirramento da reprodução crítica (Damiani, 2004) da sociedade produtora de mercadorias. Este espaço mercadoria é parte determinante e determinada da reprodução das relações sociais de produção (Lefebvre, 1974). Contribuindo por repor as personas do capital em seus papeis e a todos negar, uma vez que a satisfação na produção não é o usufruir, mas o produzir ampliadamente, tornando todos em potenciais seres supérfluos.

Neste sentido, aqui se relaciona os eventos de quebra-quebra a esta “insuportável” mobilidade do ser em meio ao colapso do capital.

## **Simultaneidade Negativa, Comparações nem tão descabidas diante da desmedida do Capital: Luddismo e Quebra-Quebras**

### **Divagações fundamentalmente introdutórias**

Partindo do sensível, antes mesmo de ler qualquer página que fosse sobre o movimento luddista na Inglaterra algumas questões ressoavam na mente deste que vos escreve: seriam os quebra-quebras uma degradação do luddismo no sentido de passo atrás na radicalidade das reivindicações e negação das mudanças em processo? De que maneira estes fenômenos se ligam, se é que se ligam?

Como já adiantado no parágrafo anterior, estas perguntas soltas em termos de contextualização histórica e embasamento teórico aparecem a princípio como infundadas e por isso mesmo problemáticas. Iniciemos então um elogio a esta insensatez, adiantando que se não convincente a mesma valerá ao menos como exercício de retórica, conteúdo máximo da produção acadêmica.

Assim, antes de apresentar a reflexão aproximativa entre os quebra-quebras e o luddismo algumas linhas sobre simultaneidade lógica e histórica necessitam ser feitas.

Alfredo (2010) em seu artigo intitulado: “*Negatividade e a Crítica à Crítica Crítica: Sobre Espaço Tempo e Modernização*”, tomou como objetivo central apontar dentro do corpo teórico crítico da disciplina geográfica suas insuficiências diante a uma não superação da abordagem espacial e temporal,

consecutivamente, materialista e histórica em termos físicos e lineares (Idem, p 381-382).

Isto, segundo Alfredo (Idem), ocorrendo por prematuramente os teóricos geógrafos críticos terem encerrado a reflexão sobre o próprio pensamento dialético ocidental, sobretudo dos séculos XVIII e XIX, referindo-se à Kant, Hegel e Marx. Esta interrupção do diálogo lógico que tais autores elaboraram em suas críticas uns aos outros, e tendo no suposto materialismo histórico formulado por Marx, a obra final, o ápice da crítica, tornada assim como uma espécie de guia ou manual prático. Tal postura foi comum ao marxismo do movimento operário, sendo ele mesmo muito mais autor e veiculador de tal concepção do que o próprio Marx, por mais que este em algumas obras chamadas da “juventude” e em trechos das obras “maduras” dê bases para tais construções (Postone, 2005). Justamente este marxismo dito por alguns como vulgar, quando na verdade muito moral, marcou profundamente a produção geográfica.

Neste sentido, o que se pode derivar de tal colocação esforçando-se para pensar o desdobrar do Capital interpretado como algo além da relação de classes? Que a lógica *intemporal* derivada e constituinte do Capital enquanto conceito, este nos termos hegelianos, mas invertido a maneira de Marx, acaba por apontar para uma afirmação negativa do próprio Capital, em que o tempo é expressão da não realização do conceito, deste modo, o espaço se coloca como história concreta, sendo assim, uma abstração real. No tocante ao tempo, os eventos sucessivos e a história sensível que remete à passagem temporal podem ser também tomados como uma realização negativa de uma

lógica que posta socialmente passa se autorreferenciar realizando-se, porém, negativamente. Todo tempo é pretensamente o tempo da acumulação, a acumulação por sua vez é a negação do tempo.

Por que todo este devaneio? Simplesmente para deixar explícito que o exercício de colocar os quebra-quebras em comparação com o luddismo busca desvelar o processo crítico de realização do Capital, e de maneira alguma fazer um exercício de apontar um ou outro como formula revolucionária certa ou errada, ou mesmo traçar uma exposição histórica do processo de modernização, por mais que assim o apreendemos em sua dimensão fetichista, e muito provavelmente assim o será construído em sua forma expositiva neste texto, uma aporia da prática de construir textos.

Esta apreensão fetichista da lógica intemporal do Capital, uma vez que anunciada como avanço e progresso, história, materialmente sensíveis, obscurecendo que sua reposição é sempre sua destituição em termos lógicos conceituais, são aqui entendidos como abstração real e não nominal, realidade fantasmagórica que impelem os sujeitos à acompanhar o “bonde da história”, seja para não ser atropelados por este, acorrentados e sendo puxados sem contudo estarem apartados ou sentados contemplando a paisagem que passa.

Assim sendo, o passo adiante, por mais que em direção à camadas mais finas do lago congelado, é tido como o caminho a se seguir. A isto Kurz (2004) denominou de “Modernização Retardatária”, uma vez que acompanhar e antes mesmo alcançar os níveis de produtividade das economias centrais do capitalismo se coloca e impõe no horizonte como possibilidade aos capitais particulares e estatais, desta maneira trazendo consequências a toda

sociedade, sejam os que personificam o capital ou o trabalho. A tendência deste rearranjo compulsório que a concorrência imprime aponta à uma produção de mercadorias que em termos substanciais – produção de valor –, sem substância.

Mais uma vez a questão temporal vem à tona, ao passo que para os agentes modernizadores, o Estado sendo a figura máxima destes, a contradição seria superada com o tempo, uma questão de ascender da condição subdesenvolvida para desenvolvida, ou do atraso para a modernidade, quando o que se coloca é o Tempo como hipóstase da mudança do Capital sobre ele mesmo. A concepção material fisiocrata do desenvolvimento capitalista coloca as formas particulares de ser do capital, no caso as periferias, como algo que não é o Capital em sua plenitude, por isso expressões como: “economia dependente”, “economia em desenvolvimento” “economia de países emergentes” etc., dando a ideia de que independência é alcançada com a maturidade, quando é esta dependência mesma a expressão máxima do Capital em seu grau mais desdobrado e que o atingir um suposto patamar ascendente só se dará no nivelamento de economias mundialmente imbricadas e em pleno naufrágio. Chama a atenção também o viés paternalista e psychologizante que os termos “dependente” e “maduro” implicam, apontando para uma independência do filho de reproduzir-se a partir do exemplo de seus pais, assim, por exemplo, a adolescente colônia inspirando-se nos pais (países centrais) na tentativa de negá-los para igualar-se a eles na condição de independentes. É tirado de perspectiva que ambas se constituem simultaneamente executando posições particulares da realização contraditória do capital, assumindo a “liderança” e “impondo” o tom aquela que pela



violência extraeconômica se violentava economicamente no papel ilusório de dominador. A esta não coincidência formal do desdobramento do capital nos diferentes países Kurz denominou de “simultaneidade negativa”.

É a partir destes preceitos que o luddismo será tensionado com os quebra-quebras, ou seja, com o tempo considerado fetiche do espaço (Alfredo, 2009) e o ímpeto modernizador das economias retardatárias entendido a partir da simultaneidade negativa que põe em relação à dinâmica do processo de modernização central com o periférico, sendo estes termos, centro e periferia, portanto o duplo simultâneo do Capital enquanto conceito abstrato universalizado.

## **Fazendo uso da regressão: o Luddismo<sup>40</sup> segundo Thompson complementado por Engels**

A eclosão da Revolução Francesa, sua prática jacobina em levar às últimas consequências à crítica ao monarquismo, a declaração do Estatuto e Direitos Universais do Homem, juntamente com as mudanças objetivas que a Inglaterra vinha passando no contexto nacional, reformulação no âmbito jurídico das Leis de Ofício, dissoluções de direitos de organização profissional e sindical; e internacionalmente marcada pelo conflito das intermináveis guerras e bloqueios continentais são o pano de fundo do surgimento, desdobramento e abafamento do movimento luddista.

Se na pátria mãe do ideal iluminista as ideias e tampouco as práticas poderiam seguir os preceitos de igualdade, liberdade e fraternidade com a ascensão do Império Napoleônico, na Grã Bretanha estes preceitos orientavam os contestadores da monarquia. Esta última, por sua vez, não abria mão de todo de certo iluminismo, mas apoiava-se com firmeza nos preceitos liberais de Adam Smith que já formulava um humano universal, o produtor de riqueza. Este último assumindo o posto de orientador espiritual dos “cavaleiros da tábua tautológica” em busca do dourado do Santo Graal. Assim, o Estado se mostrava como a mediação necessária a assegurar não o interesse de uma classe em específico, como poderão discordar alguns lutadores de classe, mas sim o seu próprio pescoço enquanto *personas* do Capital, promotores da

---

<sup>40</sup> As bases para escrever sobre o luddismo neste texto foram basicamente tiradas da obra de Thompson (1989) “A formação da classe operária inglesa”. A justificativa para centrar-se em tal obra se deu por não ser objetivo tomar o luddismo como objeto de estudo central, mas sim de ter bases sobre o que foi este no contexto em que ocorreu, coisa que se acredita que Thompson (1989) fez muito bem para o que aqui se pretende, e tencioná-las com os quebra-quebras na metrópole de São Paulo, desta maneira a prática de esgotar o tema em numerosas bibliografias e daí chegar a conclusões etc. não será feito.

política, sujeitos automáticos tentando domar o dragão econômico de múltiplas cabeças, que destronava Deus e se colocava como único ente a ser venerado.

Uma vez escritas estas palavras adentremos então no Luddismo segundo Thompson (1989), mas com muitas derivações deste que digita estes caracteres e alguns apontamentos de Engels (1986) sobre a situação deste proletariado em formação.

O luddismo neste termo ocorreu entre 1811 e 1817, se concentrava principalmente em três áreas na Inglaterra: West Riding e nesta localidade os aparadores é que assumiam a persona de luddistas, o sul de Lancashire com os tecelões e o distrito de malharia em bastidor centrado em Nottingham, incluindo partes de Leicestershire e Derbyshire (Thompson, 1989, 89). Estas localidades passando por uma rápida transformação e tornando-se centros urbanos industriais adensados, como em Lancashire que em 1834 possuía mais de 700.000 habitantes, dos quais mais de 300.000 ocupados na indústria têxtil, sendo esta o destino das massas mobilizadas de suas propriedades rurais nos arrabaldes (Engels, 1986, 15-18).

Entre esses três grupos, os aparadores ou cortadores eram trabalhadores qualificados e privilegiados, da aristocracia dos trabalhadores em lã, ao passo que os tecelões e malharistas de bastidor eram trabalhadores por encomenda, com longas tradições artesanais, passando por uma deterioração no seu *status*. Os aparadores são os que mais se aproximam da imagem popular dos luddistas. Estavam em conflito direto contra as máquinas que “tanto eles como seus patrões sabiam perfeitamente bem que iriam substituí-los” (Thompson, 1989, 89), mas a rápida e constante revolução no processo

produtivo baseado na criação e emprego de maquinários colocava todos os até então artesãos em estado crítico (Engels, 1986, 14-17).

Os aparadores recebiam conforme o valor de suas peças, por volta de 5% do valor final da peça, “encontravam-se numa posição de negociação excepcionalmente forte”. Compunham uma parcela dos trabalhadores altamente especializados, com uma remuneração superior aos demais trabalhadores no ramo, e sua posição estratégica para o processo de acabamento dos tecidos os davam certo comportamento “independente e insubordinado”, muitas vezes não se considerando empregados (Thompson, 1989, 90). Contudo, o emprego da maquinaria no acabamento convertê-los-ia do dia para noite em desnecessários e subjulgados, rapidamente sentiram esta tendência (Ibidem, 91). Esta transformação que é constituinte da Revolução industrial tem para Engels (1986,11) um principal produto: “o proletário”.

Levados à prática, como sustenta Thompson (ibidem, 92), mais pelo desespero do que por disputa de forças estes artesãos iniciaram um confronto contra aquela que se mostrava como a mais concreta inimiga, a máquina.

Contudo, as ações dos quebradores de máquinas no fim do século XVIII início do XIX recorriam a instrumentos legais, uma lei de Eduardo VI, que proibia o uso de maquinário, desta forma os aparadores se sustentavam neste instrumento para legitimar seus atos (Ibidem, 94).

Um agravante da situação dos tecelões foi o da dispensa destes aos serviços da guerra<sup>41</sup>, pois ao retornarem e buscarem se ocupar nos ofícios aos

---

<sup>41</sup> Como adiantado mais acima a Inglaterra neste período se encontrava em uma sucessão de guerras – as Guerras Napoleônicas –, deste modo, para defender seus interesses “territoriais” mobilizava montantes de

quais eram membros viam seus postos “tomados” por máquinas, sendo estas e seus empregadores promovidos a inimigos (Ibidem, 93).

O processo de modernização inglês não se dava apenas no âmbito do desenvolver técnico, mas também na esfera jurídica<sup>42</sup> se ajustando as necessidades da modernização, é nesta chave que se entende o surgimento da Lei de Associação, que acabaria depois de sua instauração por solapar o movimento de resistência à substituição do trabalho por máquinas uma vez que declarava crime toda e qualquer reunião de trabalhadores de ofício e sindicatos<sup>43</sup> (Thompson, 1989, 95).

Uma vez colocado em movimento o rolo compressor na forma do emprego de maquinário na produção de artigos até então feitos nos moldes das corporações de ofício e, blindado pelos instrumentos legais criados que respaldassem e asseguravam os mesmos, é importante se notar que está havendo no momento não apenas um processo de aprimoramento das forças produtivas<sup>44</sup>, por mais que tecnicamente simples, mas também que em seu emprego na produção resultava numa reconfiguração e talvez constituição da composição orgânica do capital, onde o aumento dos investimentos em capital fixo levava a um rebaixamento no capital variável. Isto se dava em termos

---

capitais crescentes espoliando seus súditos para financiar os também mobilizados (recrutados) exércitos. Kurz (2002) no texto “O estouro da Modernidade com Tostões e Canhões” faz uma interessante discussão sobre o papel que as guerras tiveram para constituir elementos basilares do moderno sistema produtor de mercadorias, dentre estes o incrível avanço das forças “destrutivas da guerra”, a forma salário (os soldos), o amalgamar da posição do Estado como necessário à proteção dos interesses da Nação dentre outras questões que não cabe neste momento se aprofundar, mas como argumento central fica a ideia – Guerra e formação do Capital – estão juntos.

<sup>42</sup> Marx (1983) no capítulo XIV d’O Capital (“A Assim Chamada Acumulação Primitiva”) faz um importante resgate dos instrumentos que permitiram a constituição das formas “cristalinas” elementares do Capital, e dentre estes o instrumento jurídico atrelado à violência extraeconômica marcam o processo.

<sup>43</sup> A Lei de Associação só foi alterada depois de 1830, colocando neste intervalo toda organização dos trabalhadores no âmbito da ilegalidade (95).

<sup>44</sup> Para escola Miltoniana esta questão se acabaria em chamar a atenção para a passagem de um *período natural* para um *período técnico*. Leitura claramente reduzida e apologética.

absolutos e também de forma relativa à perda de autonomia nas formas de trabalho, uma vez que simplificando um trabalho complexo, a estrutura hierárquica dos mestres tecelões era posta sob questão de sua pertinência e, portanto, permanência.

As reivindicações dos mestres artesões e dos próprios artesões não se limitavam apenas ao não emprego de máquinas, mas também, à manutenção dos períodos de aprendizagem, o que retardava a entrada maciça de trabalhadores no que passou a ser o mercado de trabalho, algo que se tivesse permanecido seria um freio na formação do exercito de mão de obra reserva composto por “trabalhadores” do próprio setor tecelão que se somaram aos espoliados do campo, mas em decorrência da simplificação do trabalho perdia-se também a sustentação dos trabalhadores complexos enquanto tal, as máquinas tornavam todos simples trabalhadores. Por isso Thompson frisar que “a cerda mecânica era apenas um elemento dentro de uma reviravolta generalizada [...]” (ibidem 96).

Uma vez produzindo para a troca, e sendo seus produtos, portanto mercadorias, a crítica destinada à dissolução de um modo de vida pode ser interpretada como reduzida, pois integrante e fundamental no processo de modernização as relações de trabalho acompanham o desdobramento do sistema produtor de mercadorias de forma simultânea, por mais que fenomenicamente apareça como carregada de resíduos, que como tem mostrado Thompson, vão sendo atacados para abrir caminho às novas composições do capital. Outro ponto importante é o de que mesmo não sendo no momento realizada uma subsunção real ao capital, mas sim uma subsunção

formal, o proprietário dos meios de produção ou os artesãos organizados em suas oficinas já não mais podiam “controlar” os frutos de seu trabalho, sendo estes crescentemente atribuídos à reprodução não mais individual, mas sim do sistema totalizante que está se desenvolvendo naquele momento.

Em 1809 foi revogada toda a legislação protetora na indústria lanífera – abrangendo o tempo mínimo de aprendizado, a liberação para a carda mecânica e o fim do limite ao número de teares nas unidades produtivas. “Agora estava aberto o caminho para a fábrica, a carda mecânica, a cisalhadeira, o emprego de mão de obra infantil e não qualificada. Finalmente estava bloqueado o caminho para *qualquer* reparação constitucional” (Ibidem, 97).

Diante deste contexto que se colocava para os agora trabalhadores do setor de tecidos, a única maneira de se organizarem e tentarem fazer algo para retornar ao patamar que se encontravam até então era se organizarem clandestina e anonimamente, para assim, tentar não ser enquadrado como traidores da coroa e atentar contra a ordem. É nestes termos que o movimento personificado na figura do General Ned Ludd passou a existir. Thompson frisa que “para os aparadores, Ned Ludd era o defensor do antigo direito, o paladino de uma constituição perdida [...]” (Thompson, 1989, 98).

O luddismo como demonstra Thompson foi maior do que um simples levante contra as máquinas, estas, como já escrito acima eram uma parte das transformações em andamento. Uma das questões centrais ao luddismo era a da luta por manter a dignidade e existência das artes ofício, âmbito este em que o artesão se constituía socialmente como membro desta ou daquela

corporação, ferreiro, sapateiro etc. e dentro desta os sujeitos se encontravam na posição de especialistas na tarefa que realizavam, sejam aparadores, tingidores e assim por diante. A direção que o movimento tomava era a de desprestigiar estas especialidades ao passo que trabalhadores sem alguma preparação, ou nos termos corretos, independentemente de terem sido aprendizes e possuírem na família uma herança na arte, passavam a substituir os sujeitos que se constituíram a partir da arte que executavam. A arte agora era transformada em trabalho. Trabalho que por sua vez seguia rumo à abstração de dons particulares, os múltiplos trabalhos passam a se igualar também no processo produtivo, a abstração da troca de mercadorias se objetifica no momento de produção. É contra tal abstração que os luddistas tentaram opor-se.

A citação feita por Thompson a seguir dá o panorama geral por mais que ele esteja nesta passagem se referindo ao caso dos malharistas:

“As máquinas ou armações [...] são quebradas não por serem invenções novas [...] mas devido a artigos tecidos nelas que são de baixa qualidade, enganosos aos olhos, desonrosos para o ofício e, portanto, prenes das sementes de sua destruição”.  
(Ibidem, 101)

Nítido que além dos fatores ligados ao rebaixamento salarial estavam sentindo que o uso de novos processos produtivos que não mais os artesanais questionavam a pertinência da continuação e o orgulho de seu ofício. Mas sendo as mercadorias produzidas para a troca, em um momento de alargamento e formação de mercados consumidores estimulado/possibilitado



pelo rearranjo produtivo, o valor de uso também tem uma queda tendencial, e junto com ele os trabalhos concretos que o produziram.

É justamente aos empreendimentos que facilmente vão ser identificados como causadores da desonra que as ações dos luddistas vão ser destinadas. Há uma canção que ilustra isto:

O culpado pode temer, mas nenhuma vingança ele tenta  
Contra a vida ou Bens do honesto,  
Sua cólera se restringe inteiramente às armações largas  
E aos que abaixam os velhos preços.  
Esses Engenhos do mal estão condenados a morrer.  
Por um voto unânime do Ofício  
E Ludd que todas as oposições pode desafiar  
Foi feito o Grande executor.

Pode censurar o desrespeito do grande Ludd às leis  
Quem nunca por um único momento reflete  
Que somente a vil *Imposição* foi a causa  
Que produziu esses infelizes efeitos.  
Que o poderoso não mais oprima o humilde  
E Ludd embainhará sua espada conquistadora,  
Suas queixas imediatamente serão reparadas  
E a paz rapidamente será restaurada.  
Que os sensatos e os grandes prestem seu auxílio e conselho  
E nunca retirem sua assistência  
Até que o serviço bem executado ao preço tradicional  
Seja estabelecido pelo Costume e Lei.  
Então o Ofício, quando se encerrar esta árdua contenda,  
Erguerá a cabeça em pleno esplendor,  
E os inexperientes e os recortes e os subornos não mais  
Privarão os trabalhadores honesto pão. (Thompson, 1989, 103)

As ações luddistas mostraram-se como ameaça real ao livre desenvolvimento de riqueza<sup>45</sup>, por isso, acompanhando de perto a atender as exigências da valorização, mais uma vez os ajustes jurídicos não tardaram a tornar a destruição dos maquinários em crime capital, é desta maneira que Thompson explica que “a fase principal do luddismo encerrou-se” (ibidem, 104).

O luddismo não pode ser entendido como um simples e cego motim dos trabalhadores em busca de pão, tampouco sua organização ser considerada como a de um sindicalismo primitivo. Deve-se ver o aparecimento do luddismo em seu ponto crítico na anulação da legislação paternalista e na imposição da economia política do *laissez-faire* sobre os trabalhadores, contra sua vontade e consciência. É o último capítulo de uma estória que se inicia nos séculos 14 e 15, contada em sua maior parte por Tawaney, em *Religião e o Surgimento do Capitalismo*. É bastante certo que boa parte dessa legislação paternalista fora, nas suas origens, não só restritiva, mas também, para os trabalhadores, punitiva. Contudo, existia nela a vaga imagem de um estado corporativo benévolo, onde havia medidas legislativas e morais contra o fabricante inescrupuloso ou patrão injusto e onde os oficiais formavam um ‘estamento’ reconhecido, inda que o inferior, do reino. Em ultimo caso, seria possível recorrer, pelo menos em princípio, ao juiz de paz para a arbitragem ou proteção, e mesmo que a prática tivesse ensinado os trabalhadores a esperar uma resposta sombria, ainda era por esse princípio que se julgavam os magistrados. A função da indústria era fornecer um meio de subsistência aos empregados nela, e as práticas ou invenções manifestamente prejudiciais ao bem d’Ofício’ eram condenáveis. O oficial tinha orgulho de seu ofício, não só porque aumentava seu valor no mercado de

---

<sup>45</sup> No contexto político e teórico Adam Smith era ovacionado como o astuto do funcionamento da economia e da sociedade organizada a partir do livre mercado, tais concepções iam contra qualquer forma de regulamentação salarial e proteção classista através de decretos e leis, o livre e espontâneo funcionamento do mercado regularia e harmonizaria os interesses das partes, lembrando-se que é este pensador o que reúne e defende o acirramento da divisão social do trabalho (Ibidem, 105-106).

trabalho, mas também porque era um artífice especializado.  
(Thompson, 1989, 114)

Esta passagem é reveladora ao passo que Thompson após ter exposto todos os desdobramentos da instituição legal de repressão contra a organização dos ofícios, acaba por ligá-las ao processo de modernização em marcha sobre o que restava de uma organização social não completamente dissolvida, mas que sentia a pressão por dismantelar-se e se enquadrar nos moldes do novo estágio ou quem sabe do propriamente dito capitalismo. É revelador também no que diz respeito ao imbricamento da forma jurídica com a forma econômica, afirmação esta que já se faz de forma repetitiva neste texto, mas que continuará sendo feita uma vez que é corrente se fazer uma análise destas esferas de forma a autonomizá-las.

O que se pode dizer até este momento é que os artesões em mutação à simples trabalhadores adotaram os meios possíveis para tentar impedir a “roda viva” do capital. Neste sentido Ned Ludd é a persona do trabalho complexo desesperada por não ser rebaixada ao nível de “qualquer trabalho”, assim “Ned Ludd era o ‘Justiceiro’ ou ‘Grande Executor’, defendendo (‘por voto unânime do Ofício’) direitos para eles tão arraigadamente estabelecidos [...]” (ibidem, 118)

Não sendo pertinente fazer uso neutro das reflexões de Thompson acreditasse que alguns apontamentos devam ser registrados. Na obra em questão como consequente leitura classista a abordagem de Thompson não interpreta os capitalistas como os que assumiam a persona do capital. Ficando, portanto, a pergunta de se os capitais individuais poderiam frear o movimento tautológico da valorização do qual o Estado e não somente os proprietários

individuais se tornavam dependentes e promotores uma vez que o imperativo da concorrência passava a atuar sob todos. Engels (1986), por sua vez, reconhece que a sociedade moderna, chamada por ele de burguesa, é em sua totalidade submetida ao processo concorrencial, as personas do capital tendo o limite da possibilidade da falência e as do trabalho o desemprego, sendo que os pequenos capitalistas também poderiam engrossar as filas dos “exércitos de trabalhadores desempregados”, que em contrapartida quanto maior este se tornava menor o salário mínimo tendia ficar. Por isto este autor dizer:

A concorrência é a expressão mais acabada da guerra de todos contra todos que caracteriza a sociedade burguesa moderna. Esta guerra, guerra pela vida, pela existência, por tudo, e que, dadas as circunstâncias, pode ser uma guerra de morte, põe em luta não só as diferentes classes da sociedade mas também os diferentes membros dessas classes. (Engels, 1986, 93)

Os luddistas são colocados na posição, e isto está muito presente na obra de Thompson (1983), da busca pelos sujeitos históricos promotores da revolução carentes de uma consciência clara sobre o que lhes subjulga e um reconhecimento ampliado de seus pares proletários no caso de Engels (1986), lembrando apenas que mesmo inserido no contexto em que está analisando este autor conseguiu apresentar uma reflexão um tanto mais dialética revelando relações contraditórias muito mais do que de mão única. Além do mais, levando em consideração a realidade concreta na qual os operários ingleses estavam se reproduzindo Engels (idem) compreende o porque da dificuldade destes seres em desenvolver elaborações teóricas sobre sua existência e caminhos abstratos para solucioná-lo uma vez que literalmente estavam a morrer de fome. Ao contrário disto, o que pode explicitamente ser

visto na passagem a seguir em que Thompson esta advogando que o luddismo não foi apenas à ação de quebrar e sabotar máquinas este autor cobra daqueles sujeitos o que lhes era impossível:

[...] o *movimento luddista* deve ser diferenciado dela, em primeiro lugar pelo seu alto grau de organização, e em segundo pelo contexto político em que floresceu. Essas diferenças podem se resumir numa única característica: embora tendo sua origem em queixas trabalhistas específicas, o luddismo foi um *movimento de feição insurrecional*, que oscilou continuamente à beira de objetivos revolucionários ulteriores. Isso não quer dizer que fosse um movimento revolucionário totalmente consciente; por um lado, tinha uma tendência a se transformar num movimento desses, e é esta tendência que é subestimada com excessiva frequência. (Thompson, 1983, 125)

Outro ponto importante de se deixar explicito antes de passar a aproximação de fato entre quebra-quebra e luddismo, é que da forma como Thompson aborda a atividade produtiva dos artesão, chamando-a diretamente de trabalho, e seus executores de trabalhadores, é por parte de quem aqui redige, também problemática por apontar à uma ontologia do trabalho. Mas o que está muito bem ilustrado neste trecho da obra de Thompson é que o trabalho, nesta forma abstrata, generalizada até então não existia, passava a ser constituído na base de ferro e fogo e os que fossem pegos lutando contra perderam literalmente suas cabeças. Contudo, acredita-se que Thompson permaneceu na mesma chave de compreensão e reivindicação que os luddistas – na defesa do valor de uso – deixando escapar que contida na lógica da valorização as mercadorias se carregavam de naturezas físicas metafísicas, e que mesmo feitos de forma “artesanal” uma outra forma de mediação social

se colocava entre seu executor e sua não mais chamada obra, mas sim, trabalho concreto, preenche da moderna abstração da valorização do valor – a mercadoria. O caminho que Engels (1986) traça para apontar esta passagem do artesão para o trabalhador moderno é a de não utilizar o termo trabalhador ao se referir aos primeiros e aos segundos classificá-los como proletários.

Por fim, pouco ou quase nada foi dito sobre as ações do luddistas propriamente, não podendo assim ser, aproveita-se para abordar brevemente tais atos “destrutivos” e encerrar esta regressão luddista.

“Enochs” eram como as marretas de ferro que os luddistas usavam para arrombar portas e amassar as máquinas eram chamadas. Propositamente as marretas eram apelidadas com o sobrenome de um ferreiro que se especializou na produção das “odiosas máquinas”. Os luddistas entoavam segundo Thompson: “Enoch as fez, Enoch as quebrará”.

Derivando de tal passagem concorda-se que tais feitos realmente eram um movimento destrutivo em que um “Enoch” aparentemente venceu; o construtor de maquinaria enquanto aquele que personificava as exigências de reprodução do capital de forma ampliada e crítica, sempre se destituindo, novos “Enochs” a se destruírem a cada nova reposição em níveis cada vez mais elevados e críticos do capital.

Outro ponto carregado de sentidos metafísicos é o de que por estarem na condição de clandestinidade os luddistas não podiam assumir suas próprias identidades, todos assumiam a pessoa de Ned Ludd. Ludd talvez tenha sido a face positivada da posição de *força de trabalho em geral* que estavam se tornando.

## **Progressão sobre os trilhos: por fim a famigerada aproximação**

O luddismo acima exposto é entendido como parte do que Marx denominou de Acumulação Primitiva (1983). Momento em que as formas sociais pré-capitalistas eram dissolvidas pelo moderno sistema produtor de mercadorias. Neste processo, e concordando com a afirmação de Marx, se constituem não apenas as condições objetivas do capital se reproduzir, separação dos meios de produção e assim por diante, mas simultaneamente se formam os preceitos lógicos categoriais necessários à sua reprodução. Deste modo, as categorias do capital em sua forma “cristalina” (Marx, 1983) são postas em movimento lógica e objetivamente, se realizando, porém, negativamente (Marx, 2011).

É através desta premissa que aqui me desloco pelos trilhos da modernização da “Center Station” para o particular da metrópole paulistana nos anos de 1970 aos dias correntes.

Iniciemos por uma breve contextualização do momento histórico, tarefa difícil em vista do acelerar de eventos que se dão em tal recorte. Mas não custa tentar.

Dando sequência ao projeto de desenvolvimento nacional iniciado, pode-se dizer com Vargas em 1930, acelerado por Juscelino Kubitschek na década de 1950, o governo militar instalado através do golpe em 1964, buscava reforçar o ideal da superação do atraso através do desenvolvimento industrial, neste momento não mais o de base, como fora o de Vargas, mas sim através do estreitamento e aumentando à dependência com o setor automobilístico (Scarlato, 1981) e os demais ramos a este ligado, como a produção de

combustíveis (álcool) como alternativa à gasolina e demais commodities agrícolas e minerais (Pita, 2011) (Boechat, 2014).

Contraditoriamente, mas não causando espanto uma vez que se trata da tautologia do capital e suas contradições imanentes, o desenvolvimento nacional se baseava e dependia dos capitais internacionais, seja na instalação direta das grandes indústrias multinacionais no país ou através de empréstimos cedidos pelos BM, FMI e também por bancos particulares estrangeiros. Mesmo as indústrias nacionais, “indiretamente” dependiam do capital internacional, uma vez que a capacidade do Estado brasileiro em ceder empréstimos derivava deste conseguir adquirir empréstimos nas citadas agências financiadoras, aumentando assim a dívida pública nacional. Tal estrutura se mantém até o momento, por mais que as tonalidades dos governos já passaram do verde e amarelo dos militares, do azul e amarelo dos peessedebistas e hoje em tons avermelhados do Partido dos Trabalhadores, sendo esta prática uma necessidade do Estado não estando no nível da escolha, pois manter a balança e o crescimento do PIB positivos nunca foi posto em questão por nenhuma destas gestões e partidos políticos.

Este é o plano visto pelo alto, descendo um pouco mais pode-se dizer que o desdobrar dos Planos de Metas e os PND's acabaram por reforçar a indústria como principal via de valorização, reforçando desta maneira, como aponta Oliveira (1993), a aparente dicotomia entre as regiões ligadas à indústria e as que não o estavam. Neste sentido, São Paulo, mais do que as



demais localidades, se tornara o centro de atração de capitais e, consequente mobilidade<sup>46</sup> de trabalhadores (Gaudemar, 1977).

Em São Paulo a capital paulista e sua área de influência, que nesta época passava ser chamada de Região Metropolitana de São Paulo, recebem a maior parte dos empreendimentos industriais e os serviços que estes necessitam para realizar a produção que se dedicam. Tal situação decorre em um crescimento populacional e também prolongamento da cidade em sentido as periferias em paralelo a intensificação das construções verticais na região central, que não coincide com o centro histórico e passa ser constituída de forma a compor múltiplos centros.

Deste ponto em diante a redação deste texto têm duas opções para seguir, a principio. Uma delas é olhar para o que foi apresentado acima e dizer que tal crescimento se deu de forma muito rápida, sem um planejamento devido e que, por conseguinte, se intensificam os problemas urbanos de forma geral, dentre estes o do transporte de passageiros. Isto realmente aconteceu, mas dizer isto é insuficiente e no limite ultimo se esforça por oferecer contribuições à economia política ao invés de criticá-la.

---

<sup>46</sup> Mobilidade pressupõe mobilização segundo Gaudemar, sendo a primeira apenas possível a partir do momento que os sujeitos tenham se tornado livres a mobilizar-se. Esta liberdade, porém, interpretada aqui em sentido negativo, uma vez que se trata da liberação dos laços com a posse das terras e meios de produção. Libertação forçada que impele tais sujeitos mobilizados a buscarem saídas à se reproduzir, restando a escolha unívoca de vender a força de trabalho que possuem a fim de reproduzir nesta forma social mediada pela mercadoria através da venda da mercadoria força de trabalho (Gaudemar, 1977). Mobilização segundo Gaudemar implica em expropriação dos sujeitos de toda e qualquer forma de manterem-se fixados em determinadas regiões, no caso brasileiro através da pressão sobre as terras agrícolas onde uma vasta população sobrevivia através da produção de pequenos excedentes através da exploração da mão de obra familiar em teras geralmente obtidas por meio de posse e favores em tempos das oligarquias, pressão também que se deu de forma extraeconômica por via da imposição midiática de um modo de ser urbano alardeado como a mais avançada forma de sociabilidade.

O segundo caminho, do qual o autor do texto compartilha, busca não identificar o problema do funcionamento da cidade por ineficácia dos tecnocratas responsáveis por tal função, mas ao contrário mergulha em direção aos fundamentos da forma social e aí então lançar as questões sobre o que se manifesta na superfície fenomênica da realidade, esta enquanto abstração concreta, ou seja, sendo a cidade e sua produção meio do processo de valorização.

Isto dito, atenta-se para o esmiuçar em que termos a busca pelo desenvolvimento nacional se sustentou. Como dito na introdução deste texto, as personas do desenvolvimentismo, para definirem o que se encontrava em condição de atraso e modernidade buscaram referenciais no que para eles se mostrava como sinônimo de desenvolvido, no caso as nações centrais do ponto de vista do capital e sua aparente distinta sociabilidade mais civilizada, que haviam desenvolvido suas bases industriais, indicando um “estágio avançado” do capital, portanto. Deste modo, toda iniciativa modernizadora que no país fosse ser posta em prática, conscientemente ou não, teria que, inexoravelmente se adequar aos níveis de produtividade ditados pelas economias centrais. Em outros termos o que se empreendeu a partir da década de 1970 foi adequar-se a concorrência em um momento que o capital solapava do processo produtivo seu fundamento, a produção de valor por meio do uso de trabalho vivo na produção de mercadorias.

No que isto decorre? Que os empreendimentos que são realizados a partir da década de 1970 são pautados pelos patamares produtivos possibilitados pelo crescente uso da microeletrônica e automação, a

denominada “Terceira Revolução Industrial”, início do momento denominado como “Capitalismo Tardio” (Mandel, 1982), “Período Flexível” (Harvey, 2008) ou como “Colapso da Modernização” (Kurz, 2004). Mas o que significa dizer isto? Significa que, com o uso intensivo de tecnologia e automação no processo produtivo passa haver a expulsão do trabalho vivo do processo de produção de mercadorias. Resultado imediato apreensível e ratificado por estatísticas: redução do número de trabalhadores nas atividades produtivas e crescimento do setor de serviços. Desdobramentos: crescimento do desemprego, uma vez que não são todos os que vão se adequar a tais atividades, redução na arrecadação dos impostos derivados das plantas industriais, aumento das disparidades econômicas e crise da máquina do Estado, este último passa a ser não mais o promotor da modernização em sentido categorial, mas sim o gestor de crises.

Isto é a forma de se apresentar do agudizar da crise imanente do capital em que a valorização do valor não mais se realiza se não através dos dispositivos de ficcionalização do processo, em que passa ser imperativo, tanto para as empresas particulares como para o Estado e também aos sujeitos, adquirirem novas dívidas para rolar dívidas antigas<sup>47</sup>.

Este processo na vida das pessoas se manifesta de diversas formas, sendo através do acirramento do desemprego e consequente aumento pela disputa por postos de trabalho e permanência nestes. Retirada por parte do Estado, de forma relativa, uma vez que a repressão policial sempre está presente, em serviços básicos que até então se encontravam sob sua

---

<sup>47</sup> Para melhor compreensão deste mecanismo ver o item chamado “Abstração Real” em que as ideias referentes a reprodução fictícia do capital organizadas por Kurz são melhor desenvolvidas.

responsabilidade, através das concessões, privatizações, terceirizações etc. A contradição dando atualmente à reprodução fictícia do capital colapsado contornos de uma abundância de consumo em paralelo com um crescimento da precarização na reprodução dos sujeitos, como, por exemplo, o tão comentado dado de que há mais pessoas com TV LCD e automóveis do que com água e esgoto em suas casas (IBGE apud BOL, 2013) e a sensível explosão da violência.

E os quebra-quebras onde se encaixam nisso tudo<sup>48</sup>? Com a intensificação da mobilização assistida nas décadas de 1960 e 1970 e sendo São Paulo um dos principais destinos destes sujeitos mobilizados que se dirigiram principalmente para as áreas periféricas da cidade e municípios vizinhos que compõem a RMSP<sup>49</sup>, mas com a permanência do maior número de empregos, decrescentes e precários, na região central, diariamente milhões de pessoas passavam a ter que se deslocar de casa para o trabalho<sup>50</sup>. Sendo, contudo, responsabilidade destes próprios sujeitos mobilizados se realizarem enquanto força de trabalho. Assim, os mesmos fazem uso dos meios que lhe estão à disposição, seja por inexistência de outras formas ou por impossibilidade de acesso financeiro para cumprir tal imposição da forma social, que é a de mediar-se através da mercadoria. É neste contexto que os

---

<sup>48</sup> Sobre os quebra-quebras igualmente ao luddismo pouco material foi elaborado, no caso dos quebra-quebras a maior parte do que foi encontrado até este momento da pesquisa são reportagens de jornal e um apanhado de textos que indiretamente falam destes eventos como um dentre os novos movimentos urbanos. Por isto as afirmações aqui feitas se baseiam em certa medida neste material, mas principalmente nas entrevistas realizadas com os usuários dos trens.

<sup>49</sup> Elementos que apontam para um também processo de crítico de urbanização como permite pensar Amélia Damiani (2004).

<sup>50</sup> Ver dados de origem e destino oferecidos pelo Metrô e pela CPTM nos sites a seguir: <http://www.metro.sp.gov.br/metro/numeros-pesquisa/pesquisa-origem-destino-2007.aspx>

trens metropolitanos, outrora denominados de trens de subúrbio, se destacam como transporte de passageiros na RMSP.

Este é um ponto importante de diferenciação dos quebra-quebras ao luddismo. Enquanto nas cidades industriais em processo de constituírem-se tinham por característica os trabalhadores terem suas habitações, em situações majoritariamente escabrosas, próximas às fábricas, o que em muitos casos era uma exigência aos trabalhadores por parte dos seus patrões como aponta Engels (1986, 72) e/ou a única saída de obterem um teto para si e suas famílias, ao passo que as regiões centrais, exceto as principais ruas de comércio e serviços das grandes cidades, eram locais em que a massa proletária se aglomerava em habitações compartilhadas, porões, pátios de vilas, estábulos, resumindo em péssimas condições, enquanto as camadas abastadas naquele momento viviam longe do barulho, fuligem e sujeira, nos sítios cuja situação lhes poupava de qualquer contado desagradável com a realidade do processo que lhes enriquecia.

O processo de produção das cidades industriais se deu segundo Engels (1986,66) através da especulação sobre as necessidades básicas do proletário, onde como já dito próximo às fabricas que por sua vez se tornavam centralidade, e assim:

[...] onde ainda havia uma parcela de terra livre construiu-se uma casa; onde ainda havia uma saída supérflua ergueu-se um muro; o valor fundiário aumentou com o desenvolvimento industrial e quanto mais se elevava, mais freneticamente se construía, sem a menor preocupação com o conforto e higiene dos habitantes, com a única preocupação de obter o maior lucro possível e de acordo com o princípio: *por pior que seja um casebre, há sempre*

*um pobre que não pode pagar um melhor* (friso do autor).  
(Engels, 1986, 66)

A metrópole paulista teve um processo distinto de formação. Em tal processo o centro histórico e seu raio expandido o (Bela Vista, Higienópolis, Campos Elíseos e os “Jardins”) foram respectivamente destinados as atividade de serviço e moradia das elites cafeeira, industrial e banqueira (Seabra, 2004, 278) (Scarlato, 2004, 248). Nas margens deste centro habitava a população que trabalhava principalmente nas atividades de comércio e serviços. As plantas industriais e os bairros delas derivados e dependentes não estavam contiguamente ligados à área central, sendo eles o Brás, a Mooca e a Barra Funda, às margens da ferrovia principalmente. Neste primeiro momento, fim do século XIX até meados do XX, a industrialização e reconfiguração da cidade o trabalho e o local de moradia não estavam por completo cindidos, e o deslocamento diário ao local de trabalho não representava um entrave à reprodução da população (idem).

Contudo com o aumento da importância que a indústria passaria ter nos projetos de crescimento da economia nacional e sendo São Paulo a cidade que receberia a maior parte de tais empreendimentos a partir da década de 1940 houve uma grande mobilização de trabalhadores em busca de se empregarem na capital paulista. Neste período a população quase quintuplicou, chegando a mais de um milhão de habitantes, em comparação a o ano de 1900 em que havia cerca de 240 mil habitantes.

Estas novas plantas industriais e os trabalhadores que neles seriam empregues foram instalados nas áreas possíveis internamente a cidade e

extrapolando-a, o que resulta dizer que foram para além dos bairros que compunham a contiguidade central e a franja industrial anteriormente instalada, preenchendo os terrenos entre tal centralidade e os bairros afastados (Seabra, 2004, 273), lembrando que estes últimos por terem permanecido em um afastamento relativo ao centro histórico compunham o papel de centro, o que explica ainda hoje alguns dos antigos moradores de bairros se referirem ao centro propriamente dito com a expressão “lá na cidade”.

Tal processo ocorreu em poucas décadas, três para ser exato, pois, já em 1970 São Paulo respondia por 58% do valor produzido pela indústria em todo país e tornara-se uma das cidades mais populosa do mundo. Entender este rápido crescimento e monstruosa mobilização de trabalhadores em direção à agora metrópole de São Paulo só é possível se ao mesmo tempo se observar o que acontecia na totalidade do sistema capitalista. Resumidamente pode-se dizer que, estando os capitais ociosos nas economias centrais, o que para Marx é expressão da desvalorização do capital (2011), a possibilidade de investi-lo simultaneamente de forma direta, instalação de multinacionais, e através de empréstimos a juros tais economias remediavam a crise interna de valorização e no caso brasileiro encontrava-se a fonte que cumpriria o papel de uma “acumulação primitiva” feita através de capitais já colapsados.

Ligada à industrialização a urbanização foi se realizando, e além da produção de riqueza na atividade industrial a especulação imobiliária passaria a compor uma dentre as várias maneiras de o capital empreender sua reprodução. Como nas cidades inglesas do início da industrialização o jogo entre necessidade de habitar e capacidade de pagar foi posto em andamento,

contando inclusive com especuladores ingleses já experimentados, no caso a Cia. City que por meio de falcatruas e conchavos garantiria pra si a propriedade de áreas enormes na cidade sendo que em algumas destas onde se construíram os bairros jardim e ainda hoje seus terrenos nas margens das avenidas marginais estão sendo negociados (Seabra, 2004). O urbano como destaca Lefebvre (1974) é parte integrante do processo produtivo, compondo o conjunto das relações de produção e reprodução simultaneamente.

Os resquícios de chácaras, fazendas e qualquer tipo de uso suburbano deram lugar a loteamentos regulares e irregulares, lembrando que a demanda por moradia crescia a galope e o mercado de terras aplicava a lei da oferta e demanda aparentemente, pois as grandes empresas imobiliárias passaram a construir bancos de terra, o que permite influenciar o preceito liberal de equilíbrio e regulação automática de preços, cobrando, assim, preços e aluguéis caros àqueles que podiam pagar para estar em lugares de situação privilegiada, próximo às vias de circulação, dos postos de trabalho e equipamentos urbanos, e aos que não podiam e não podem pagar as periferias são o destino. Tal realidade não é deverás limitada a se configurar a periferia como lugar dos pobres e as regiões centrais das camadas abastadas, pois também no interior da cidade há enclaves de pobreza na forma das favelas e cortiços alvos das operações urbanas que em muitas vezes se travestem com o nome de urbanização de favelas e áreas degradadas. O contrário também sendo verdadeiro, em que muitos condomínios de alto padrão se instalam nas margens de rodovias em áreas periféricas destinados à população endinheirada em busca de cumprir a realização do sonho americano de classe média de ser um cidadão que goza do estilo de vida suburbano aos moldes dos



filmes hollywoodianos e propagandas de margarina, com gramas no quintal da frente sem muros e portão, ruas tranquila e arborizadas, árvores que escondem em muitas vezes os muros altos, as cercas elétricas monitoradas por câmeras e as torres de observação dos vigias terceirizados, muitas vezes moradores dos bairros contíguos a tais empreendimentos em que a graça de Deus não se manifestou com tamanha providência.

Neste contexto deve ser considerado o fato de os empregos não seguirem a mesma lógica localizacional da moradia, deste modo o que outrora se encontrava próximo, com o processo de metropolização, tornou-se distante. É nesta chave que o transporte dos trabalhadores ganha destaque, sendo o tempo de deslocamento parte do constrangimento cotidiano destes sujeitos que dia a dia atravessam a cidade, vindo das diferentes regiões, para chegarem aos locais onde são empregados.

Ressalta-se, porém que na passagem da década de 1970 para 1980 como já dito anteriormente, a atividade industrial entra em declínio na RMSP, e as pessoas até então ocupadas nesta necessitaram se esforçar para se readequar as exigências do capital que delas faz uso na forma de mercadoria força de trabalho. Como resultado na metrópole paulista cresce o número de desempregados e trabalhadores precários, que como explicava Engels já para as cidades inglesas (citado acima) reinserem-se na lógica urbana por meio de trabalhos mal remunerados e do habitar de forma cada vez mais crítica, justificando ao mesmo tempo aos sujeitos que ainda possuem trabalho a necessidade de permanecerem sendo cada vez mais humilhados em vista a

possibilidade de tornarem-se supérfluos “completamente<sup>51</sup>” ao passo que a reconfiguração da composição orgânica dos capitais (Marx, 2011) retira trabalho por um lado e do outro esta massa de sobrantes exerce força no sentido de rebaixamento da remuneração e precarização das condições de trabalho decorrente da necessidade de vital da obtenção de dinheiro. Por mais que existam os planos de combate à pobreza, as bolsas oferecidas (Família, Escola etc.) não são o suficiente para garantir a reprodução das famílias que delas fazem uso, o subterfugo combinado às bolsas é o endividamento pessoal, o que é o mesmo que dizer, até de maneira repetida, que tais sujeitos prometem pagar suas dívidas com trabalho realizado futuramente, mas isto sendo feito no beco estreito que tem em uma de suas saídas o ferrão cibernético e metálico do escorpião representando as forças produtivas e do outro o seu corpo e pinças estraçalhadoras faminto de boca aberta com seus dentes afiados e sujos, representando a insaciável fome do capital por mais valia absoluta, lembrando que os muros são altos e estreitam-se impelindo os sujeitados agir<sup>52</sup>.

O que aqui se esboçou é que a mobilidade urbana só é relevante de ser pensada e problematizada neste trabalho como centralidade ao passo que se entende esta como decorrência da reprodução crítica da sociedade produtora de mercadorias. Tudo isto em um país que teve como momento importante de

---

<sup>51</sup> O termo entre aspas “completamente” é assim empregue para apontar que na sociedade em que sobrevivemos nem mesmo na morte ou como figura da escória social deixamos de contribuir com a roda viva do vampiresco capital. Como exemplo disto vale apontar que para a escória o Estado destina e banca a polícia, para os que morrem nas ruas sem serem identificados e reivindicados pelas famílias o Estado dá outro fim, em maioria tais corpos são destinados via oficial e ilegal às faculdades de medicina, onde muitas vezes, no tratamento do cadáver com fins pedagógicos, e aqui a universidade se revela em uma de suas tenebrosas faces, é realizado um gasto que em vida tal sujeito jamais teve diretamente destinado a si enquanto vivia.

<sup>52</sup> Imagem construída a partir da fábula de Kafka chamada “Pequena fábula” no livro “Narrativas do Espólio”.

sua industrialização a produção automobilística, a qual imprimiu na realidade das cidades brasileiras suas marcas, uma cidade das longas distâncias, com vias que elegem o automóvel (Gonçalves, 2011, 145) como principal elemento a ser considerado. Assim, os sujeitos que não possuem seus carros particulares e os que já perceberam que o trânsito os tornou inviáveis à circulação diária, recorrem aos meios que lhes são possíveis, dentre estes o trem.

O termo utilizado para os usuários de trem na RMSP – *sujeitos* – deve aqui ser melhor desenvolvido, pois guarda uma importante mudança com relação ao contexto do luddismo. Os sujeitos usuários de trem são homens e mulheres de variadas idades que fazem uso do trem com o intuito predominante de se deslocarem de casa ao trabalho e vice e versa. Diferentemente do luddismo, onde a esfera da produção estava predominantemente ocupada por homens, sendo um de seus assombros o início do emprego feminino e infantil, a reprodução do capital a partir de meados do século XX passa a trazer um número crescente de mulheres do âmbito privado da reprodução familiar para a produção abstrata de riqueza diretamente. Este âmbito da reprodução individual e familiar é definido por Scholz (2000) como o momento complementar e simultâneo da esfera do valor, compondo assim o valor-dissociação. Esta esfera dissociada, mas em constante relação com o valor, na medida em que este, derivado da reprodução crítica do capital, descende se viu recrutada a participar cada vez mais do âmbito “produtivo”. Um convite forçado às mulheres, que passaram a ocupar funções em que elementos delegados ao feminino se dão como dados, como por exemplo, possuírem maior delicadeza, atenção, criatividade, cuidado

etc., desta forma ocupando momentos da produção como o do controle de qualidade, educação, trabalhos de secretariado etc. Com a crescente dispensa de trabalho na produção propriamente dita, onde o predomínio do emprego de homens se dava, o trabalho das mulheres passam a ser fundamentalmente necessários a composição da renda familiar. Este é um dado que teve destaque nas entrevistas realizadas junto aos usuários da CPTM. Outro elemento importante em que os quebra-quebras se diferenciam, ao mesmo tempo em que se aproximam ao luddismo, é o de participarem dos levantes os usuários do trem no geral, sendo homens e mulheres. No momento do luddismo a esfera da produção, como já dito, estava para o masculino assim como a reprodução para o feminino. No contexto de acirramento da crise imanente do capital, não conseguindo se manter como o provedor exclusivo da família, o campo do valor (masculino) é levado para o campo complementar (feminino dissociado) e enumeras são as mulheres chefe de família. O assombro dos luddistas de verem crianças e mulheres a operarem as máquinas se mostra hoje como o pesadelo diário de milhares de mulheres<sup>53</sup> que por vezes veem com bons olhos a “independência” de poderem trabalhar e ter o que querem, saindo do “cativeiro do lar”, ao mesmo tempo sentem o peso de não poderem se imaginar fora do âmbito do trabalho e por isso enfrentam o abandono dos filhos e da casa, estes últimos sendo atendidos no tempo da

---

<sup>53</sup> O rebatimento no campo masculino fenomenicamente aparece como o crescente número de maridos em depressão, onde o desemprego se mostra como elemento central ao passo que a identidade e sentimento de serventia se liga profundamente ao estar sendo produtivo, estar “fazendo alguma coisa da vida”, e vida podendo ser substituída por trabalhar. Há um trecho da música de Ivone Lara que se chama “Sorrindo Negro” em que diz: “ [...] Negro sem emprego, fica sem sossego [...]”. Caso o trecho da música e a experiência cotidiana de quem lê não bastem para confirmar tal colocação o simples exercício de digitar no Google Scholar a expressão “depressão em homens desempregados” permitirá ter acesso a um sem fim de artigos científicos sobre este tema reconhecendo o profundo laço entre realização subjetiva e trabalho.

folga ou parcelados no dia a dia de acordo com a capacidade de tal empenho acontecer devido ao cansaço.

Deste modo, a paralisação ou qualquer outra alteração que seja nos trens, acaba por rebater diretamente na reprodução destes sujeitos, uma vez que submetidos ao tempo abstrato e métrico da valorização, mesmo que fictícia, pode resultar em ser despedido do trabalho ou penalizado através de descontos nos salários ou na imposição de pagar com “horas a mais” os atrasos. Estas são as consequências relacionadas à esfera do valor, por outro lado no âmbito da reprodução, os sujeitos que devido os constantes problemas na operação dos trens saem de casa mais cedo ou chegam mais tarde sentem cotidianamente a esfera da reprodução constrangida pelo tempo obrigatório da valorização.

Tendo esta realidade como referência advoga-se que os quebra-quebras, de modo particular, indicam para uma crescente degradação da reprodução de existência<sup>54</sup> na RMSP no caso, mas de modo geral no contexto de colapso da modernização. Do mesmo modo que o luddismo olhava e destruía a máquina como promotora por excelência de sua situação de vulnerabilidade que se apresentava, os quebradores de trem na capital paulista quebram o que lhes é palpável e imediato. Com a sensação real de poderem se tornar mais um na fila dos supérfluos os sujeitos se acotovelam para garantir um lugar no trem que parte para o generalizado campo de trabalho forçado de Auschwitz que a sociedade se tornou.

---

<sup>54</sup> Existir entendido pelo imperativo de ser consumido no processo produtivo para poder consumir e se reproduzir, forma historicamente datada e não como deturpação de uma existência do ser no sentido de Sartre e a escola que nele se fundamenta.

Divergindo do movimento luddista no que se refere a uma organização enquanto movimento reivindicatório que se apresenta como contestador da situação de forma mais ampla e tendo um suposto “passado” a defender, os quebra-quebras por sua vez são caracterizados pela “espontaneidade” por ser um “ato de desespero” (estas são palavras que Thompson também usa para os luddistas) diante do que são submetidos cotidianamente.

Mas observando o comportamento dos usuários dos trens em seu estado “normal” de funcionamento prevalece a premissa apontada por Engels (1986, 93) da concorrência em que “Cada um impede o caminho do outro e é por isso que todos procuram eliminar quem quer que lhes atravesse no caminho e lhes tente tomar o lugar. Os trabalhadores concorrem entre si tal como os burgueses”. Isto leva ao questionamento da eleição dos *homens do tempo lento* como aqueles que apontam para uma alternativa à forma social mediada pela mercadoria e do imperativo concorrencial como propõe Santos (2008, 77-82), chamando-se a atenção de que quando indagados de como está a sua situação cotidiana muitos respondem “sempre na correria<sup>55</sup>”.

O fato de as ações serem uma explosão momentânea iniciada individualmente e que ganha adeptos instantâneos pode ser um importante explicitar da condição que os sujeitos sujeitados se encontram. Como frisa Deboard (1997, 23) este é o momento em que o separado passa ser a condição do estar junto na sociedade do espetáculo. Nenhuma cena pode ser retrato mais fiel desta premissa e ao mesmo tempo apontar para um estado contraditório em que o individuo se depara com uma situação compartilhada do

---

<sup>55</sup> Correria sendo mais do que o acelerar de atividades, mas também a incessante luta pela sobrevivência, seja por vias lícitas ou não. Este termo faz parte das expressões linguísticas dos sujeitos mobilizados periféricos.

que um vagão de trem com mais de dez pessoas por metro quadrado parado no meio da linha sem motivos aparentes e sem nenhuma prestação de contas por parte do miserável condutor e isto ser elevado a condição de normalidade cotidiana, que quando negada por algum sujeito mais “sensível”, “esquentadinho” ou “desregulado”<sup>56</sup> que começa a quebrar as janelas para poder respirar e sair de dentro do vagão causa espanto.

Se o luddismo carregava em sua prática uma negação ao processo de submissão total da reprodução aos ditames da acumulação os quebra-quebras por sua vez nada têm de pretérito a salvaguardar, estes sujeitos enfiados nos trens são a realização do projeto de homem que o processo de modernizador pôde concretizar. Resumidos e só podendo *ser* em relação com o processo de valorização, os sujeitos sujeitados deflagram golpes, ateião fogo em trens e estações, para permanecerem na miséria cotidiana enquanto trabalhadores, uma vez que são vistos como abençoados os que possuem a dádiva do deus dinheiro. De maneira alguma criticando sua existência enquanto mediados pelo dinheiro, o desespero chegando ao limite nos momentos de impossibilidade de se fazerem consumir no processo produtivo fictício, ficcionalização esta que leva a maior parte dos sujeitos a comprometerem um tempo de trabalho futuro, adquirindo dívidas para suprir as necessidades mais básicas como comer, que a todo o momento sentem como escapando.

O tratamento jurídico dado aos quebra-quebras é criminalizador, sendo não como no luddismo, levado diretamente a pena capital, mas de certa

---

<sup>56</sup> Estes termos foram usados por alguns entrevistados se referindo às pessoas que iniciam os quebra-quebras ou tumultos dentro do trem.

maneira podendo comprometer para sempre a vida daqueles que atentam contra o patrimônio e a ordem pública, uma vez que bastando estar uma vez detido, para os olhos da sociedade, como lembram os rappers do grupo Racionais Mc's, tal indivíduo será “para sempre um ex-presidiário”. Isto significando constrangimentos variados na sociedade moralista e patrimonialista em que vivemos. Sendo o principal pesar o de encontrar sérias dificuldades para se “reinserir” através do arrumar trabalho novamente. Vale neste momento da reflexão dizer que no período militar, e hoje continua o sendo, os “meliantes”, “baderneiros” etc. pegos pela polícia podem sofrer julgamento imediato, com a premissa de estarem comprometidos com a Lei e ali serem sumariamente eliminados.

Os instrumentos repressores e inibidores aos quebra-quebras foram se aprimorando. De início as companhias responsáveis pelos trens, faziam uso basicamente dos policiais ferroviários federais e agentes de plataforma e quando ocorriam os eventos de sublevação acionavam a “prestativa e eficaz” polícia militar, que com suas tropas especializadas a lidar com multidões, o CHOQUE, terminavam por controlar a “ocorrência” e se possível detinham os agitadores. Com o constante e crescente número de quebra-quebras no final da década de 1990, os gestores da ferrovia apelavam para o que havia de mais “moderno” em segurança e controle, passava-se a instalar câmeras em todas as dependências das estações e também dos trens, uma vez que: “Os olhos eletrônicos seriam muito mais eficientes que o sistema de vigilância em uso” (O Estado de São Paulo, 2004).



Contudo o maior ato de prevenção dos trens e patrimônio da ferrovia se deu com a quase completa substituição da frota de trens, onde o apelo à preservação destes, agora bem iluminados, com ar condicionado, e o mais importante monitorado constantemente por câmeras agiu mais de forma subjetiva sobre os usuários do que objetivamente, se é que vale fazer esta divisão em tal ponto. O terrorismo das coisas parece ter impedido que se destruísse o “novo”, por mais que a velha situação de trens lotados, paradas inesperadas no meio do trajeto por variadas falhas etc. continuem a acontecer.

A diminuição dos eventos de quebra-quebras na última década muito se explica pelo o que foi dito anteriormente, mas a isto se soma um elemento importante que é o de muitos dos passageiros entrevistados depositarem na política e má gestão as respostas dos problemas que enfrentam o que aponta para uma esperança que autonomiza a política da economia, e da forma social. Isso explica a quase totalidade dos entrevistados pedirem maior eficiência na gestão da ferrovia, uma saída tecnocrática (Lefebvre, 1969) e um apelo à ética política (Jappe, 1997). Acredita-se também que a política de distribuição monetária e o crescimento do crédito pessoal acabam por acalmar os ânimos e revoltas com motivações mais profundas no seio da população, não se diz com isso que seria melhor que tais artifícios deveriam ser cortados, aponta-se apenas uma dentre as variadas contradições que derivam do capital. Tal viragem também ocorreu com o luddismo, sendo que pela perseguição direta aos seus membros, o que “abafou” o movimento a saída buscada foi a da representação sindical e o cartismo (Thompson, 1983).

Pelo o que foi compartilhado até este momento pode-se perceber que os quebra-quebras são vistos como a luta pela sobrevivência no contexto de uma miséria ampliada em que todos estão submetidos. A aproximação com o luddismo se mostrou interessante pelo exercício de acompanhar o desdobramento crítico das categorias que ali se formavam, atentando principalmente para as consequências sob a força de trabalho, uma vez que é isto o que os sujeitos se tornaram, a colonização pelo trabalho de todos os momentos da vida, em um momento onde o seu par complementar contraditório, o capital, destitui através da ficcionalização, sua pertinência, por mais que continuemos vivendo sobre a ética e o ethos deste.

Respostas? Nenhuma. Dúvidas? Todas.

- “Cuidado ao desembarcar com o vão entre o trem e a plataforma”.

## **Da qualificação em diante rumo à colisão espaço temporal**

Como pode ter sido percebido pelos leitores até este momento há algumas alusões sobre as entrevistas já realizadas, mas estas não estão formalmente presentes por mais que substancialmente foram fundamentais às reflexões até aqui intentadas.

Assim sendo, e como principal atividade para o segundo momento da redação desta dissertação de mestrado, movimentar-se em meio a cacofonia das frases padrão dos trens e estações com as conversas que foram travadas nas longas viagens é o que motivará a continuação dos trabalhos.

Rogo aos pacientes colegas, que terão por obrigação e por interesse que ler esta qualificação, para me indicarem caminhos interessantes para conciliar o dar a voz às pessoas entrevistadas e ao mesmo tempo, sem assumir o posto de portador da verdade, atrelar os conteúdos por aqueles narrados à gama conceitual que dialogamos. Isto, porém, sem forçar a mão e tornar-se um segundo vagão que os conforma. Mas de certa maneira, há por parte de quem escreve a sensação de que mesmo se fosse este o caminho adotado, o de enquadramento em chaves de interpretação fixos e fechados, a totalidade concreta (Scholz, 2010) escaparia aos modelos, por ser ela mesma posta e pressuposta da dinâmica contraditória do capital em processo.

Para além do trabalho com as entrevistas e considerando o pequeno espaço de tempo até que sejam acionadas as sirenes do alarme da produtividade na fábrica universitária, assume-se que as tarefas estarão no nível de digerir e elaborar a partir das sugestões e críticas da amiga banca a

redação final da dissertação. Com prazo limite de abril de 2015 quando acaba a vigência da bolsa e daí em diante tornar-se-á inviável a continuação dos estudos e espera-se já ter chegado aos objetivos da pesquisa.

## **Bibliografia Suportada**

ALFREDO, Anselmo. ***Negatividade e a Crítica à Crítica Crítica: Sobre Espaço, Tempo e Modernização***. Cidades (Presidente Prudente), v. 6, p. 381-414, 2010.

BOECHAT, Cássio Arruda. **O colono que virou suco: Terra, Trabalho, Estado e Capital na Modernização da Citroicultura no Estado de São Paulo**. Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós Graduação em Geografia Humana, do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2014.

BOL. **Pnad registra 429 domicílios sem esgoto**. Consultado em: 09 out. 2013. Disponível em: <http://noticias.bol.uol.com.br/ultimas-noticias/brasil/2013/09/27/pnad-registra-429-de-domicilios-sem-rede-de-esgoto.htm>

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo, Edusp, 2003.

CHESNAIS, François. **A Finança Mundializada**. São Paulo, Boitempo, 2005.

DAMIANI, Amélia Luisa. ***Urbanização crítica e situação geográfica a partir da Metrópole de São Paulo***. In: Geografia de São Paulo. São Paulo, Contexto, 2004.

DEBORD, Guy. **A sociedade do espetáculo: comentários sobre a sociedade do espetáculo**. Contraponto, Rio de Janeiro, 1997.

DUARTE, Claudio R. **A mobilidade no inferno proletário: a vida nos trens da hiperperiferia de São Paulo.** In: Sinal de menos, Ano 5, Edição Especial, 2013. Disponível em: [https://dl.dropboxusercontent.com/u/65249844/DUARTE\\_Claudio\\_A\\_mobilidade\\_e\\_do\\_inferno\\_proletario.pdf](https://dl.dropboxusercontent.com/u/65249844/DUARTE_Claudio_A_mobilidade_e_do_inferno_proletario.pdf) , Consultado em: 17 mar. 2014.

FOUCAULT, Michel. **Microfísica do poder.** Rio de Janeiro, Graal, 2008.

GONÇALVES, Glauco Roberto. **A crise da cidade em jogo: o futebol na contramão em ruas da Penha.** Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2011.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano.** São Paulo, EDUSP, 2010.

HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna.** São Paulo, Edições Loyola, 2008.

\_\_\_\_\_. **O enigma do capital e as crises do capitalismo.** Boitempo, São Paulo, 2011.

IAN, Johnson. **China desaloja camponeses para promover urbanização.** In: New York Times, apud Jornal folha de São Paulo, dia 25 de jun. de 2013. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/mundo/2013/06/1299142-china-desaloja-camponeses-para-promover-urbanizacao.shtml> . Consultado em: 26 jun. 2013.

JAPPE, Anselm. **Democracia que arapuca**. 1997. Disponível em: <http://www.krisis.org/1997/a-democracia-que-arapuca>. Consultado em: 29 set. 2013.

\_\_\_\_\_. **Violência, mas para para quê?** São Paulo, Hedra, 2013. Consultado em: 28 jan. 2014. Disponível em: <http://issuu.com/edhedra/docs/vio?e=8570288/3528014>

JORNAL Brasil 247. **Na era dos juros baixos FHC investe no setor real**. Dia 06 de junho de 2013. Disponível em: <http://www.brasil247.com/pt/247/juros/104248/> . Consultado em: 08 jun. 2013.

KURZ, Robert. **O colapso da modernização: Da derrocada do socialismo de caserna à crise da economia mundial**. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 2004.

\_\_\_\_\_. **A ascensão do dinheiro aos céus**. Mai. 2002. Disponível em: [obeco.planetaclix.pt/rkurz101.htm](http://obeco.planetaclix.pt/rkurz101.htm) , consultado em: 10 mar.2012.

\_\_\_\_\_. **O estouro da modernidade com canhões e tostões**. Jan. 2002. Disponível em: <http://obeco.planetaclix.pt/rkurz94.htm>. Consultado em: 27 set. 2013.

LEFEBVRE, Henri. **Posição: contra os tecnocratas**. São Paulo, Documentos, 1969.

\_\_\_\_\_. **Estructuralismo y Política**. Buenos Aires. Ed. La Pleyade, 1973.

\_\_\_\_\_. **Produção do Espaço**. Tradução de Sérgio Martins. Edição do tradutor, 1974. (Mimeo)

LENCIONE, Sandra. **Regiões metropolitanas do Brasil. Radiografia da dinâmica recente do emprego industrial e da remuneração do trabalhador.**In: *América Latina: cidade, campo e turismo*. São Paulo. CLACSO, Dez. 2006. Disponível em: <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/edicion/lemos/06lenci.pdf>,

Consultado em: 04 dez. 2013.

LENIN, Vladimir Ilitch. **Imperialismo: fase superior do capitalismo**. São Paulo, Global, 1989.

MANDEL, Ernest. **O capitalismo tardio**. São Paulo, Abril Cultural, 1982.

MARX, Karl. **O capital. Crítica da Economia Política**. Vol. I e II, Livro Primeiro, Tomo I, São Paulo, Nova Cultura, 1983.

\_\_\_\_\_. **Grundrisse: manuscritos econômicos de 1857-1858: esboço da crítica da economia política**. São Paulo: Boitempo, Rio de Janeiro: Ed. UFRJ, 2011.

NETO, Helion Póvoa. **Migrações internas e mobilidade do trabalho no Brasil atual. Novos desafios para a análise**. In: Simpósio Internacional Migração: nação, lugar e dinâmicas territoriais. pag. 45-56, São Paulo, Humanitas, 2007.

O ESTADO de São Paulo. **Violência Gerando Violência**. Dia 08 dez, pág. 3. São Paulo, 1979.

\_\_\_\_\_. **Agentes do DEOPS buscam suspeitos**. Dia 11 abr., pág. 36, São Paulo, 1980.

\_\_\_\_\_. **O medo, na Santos a Jundiaí**. Dia 11 abr., pág. 36, São Paulo, 1980.



\_\_\_\_\_. **Multidão depreda trens na Zona Leste.** Dia 11 abr., pág. 36, São Paulo, 1980.

\_\_\_\_\_. **Depredação de trem no Itaim.** Dia 25 dez., pág. 18, São Paulo, 1980.

\_\_\_\_\_. **A Refesa investiga as causas das falhas no sistema elétrico.** Dia 11 abr., pág. 36, São Paulo, 1980.

\_\_\_\_\_. **Depredações, fogo e feridos em duas estações.** Dia 07 fev., pág. 14, São Paulo, 1981.

\_\_\_\_\_. **Limpeza dos bueiros pode evitar as cheias.** Dia 12 fev., pág. 19, São Paulo, 1981.

\_\_\_\_\_. **Depredação de trem no Itaim.** Dia 12 fev., pág. 19, São Paulo, 1981.

\_\_\_\_\_. **O presidente da Refesa dá razão ao passageiro.** Dia 12 fev., pág. 19, São Paulo, 1981.

\_\_\_\_\_. **Fusão Rede-Fepasa sem definição.** Dia 21 mai., pág. 36, São Paulo, 1982.

\_\_\_\_\_. **Os trens atrasam, rotina no subúrbio.** Dia 21 mai., pág. 36, São Paulo, 1982.

\_\_\_\_\_. **Desde 1979 que ninguém investiga as contas do Metrô.** Dia 21 mai., pág. 36, São Paulo, 1982.

\_\_\_\_\_. **Trens depredados.** Dia 25 mai., pág. 18, São Paulo, 1982.

\_\_\_\_\_. **O movimento sobrecarrega trens e metrô.** Dia 17 mar., pág. 18, São Paulo, 1983.

\_\_\_\_\_. **Uma área de domínio político do PC do B.** Dia 29 out., pág. 12, São Paulo, 1983.

\_\_\_\_\_. **Em Caieiras o fim do patrimônio.** Dia 29 out., pág. 12, São Paulo, 1983.

\_\_\_\_\_. **Jaraguá lamenta o quebra-quebra.** Dia 29 out., pág. 12, São Paulo, 1983.

\_\_\_\_\_. **A polícia demora; estação é queimada.** Dia 29 out., pág. 12, São Paulo, 1983.

\_\_\_\_\_. **Perus vira uma praça de guerra.** Dia 29 out., pág. 12, São Paulo, 1983.

\_\_\_\_\_. **Desconforto e medo, a rotina.** Dia 30 out., pág. 21, São Paulo, 1983.

\_\_\_\_\_. **Coisa feia o que fizeram.** Dia 30 out., pág. 21, São Paulo, 1983.

\_\_\_\_\_. **Na volta, o assunto era só a depredação.** Dia 30 out., pág. 21, São Paulo, 1983.

\_\_\_\_\_. **O agitador de terno e a omissão.** Dia 01 nov., pág. 40, São Paulo, 1983.

\_\_\_\_\_. **Montoro insiste em sabotagem.** Dia 01 nov., pág. 40, São Paulo, 1983.

\_\_\_\_\_. **Os trens atrasam, mas policiamento evita tumulto.** Dia 01 nov., pág. 40, São Paulo, 1983.

\_\_\_\_\_. **Para ministro, quebra-quebra foi sabotagem.** Dia 01 fev., pág. 1, São Paulo, 1984.

\_\_\_\_\_. **Alterada a estrutura do transporte ferroviário.** Dia 22 fev., pág. 13, São Paulo, 1984.

\_\_\_\_\_. **A cidade parou. E o medo a venceu.** Dia 19 abr., pág. 48, São Paulo, 1984.

\_\_\_\_\_. **As ferrovias paralisadas.** Dia 18 set., pág. 13, São Paulo, 1985.

\_\_\_\_\_. **Trem de subúrbio na Zona Leste já sob o controle do Metrô.** Dia 05 set., pág. 9, São Paulo, 1987.

\_\_\_\_\_. **Polícia manda mais reforço temendo violência.** Dia 28 mai., pág. 46, São Paulo, 1988.

\_\_\_\_\_. **Quebra –quebra destrói trens e estações.** Dia 28 mai., pág. 46, São Paulo, 1988.

\_\_\_\_\_. **Greve de trem em SP deixa 1 milhão sem transporte.** Dia 25 mai., pág. 13, São Paulo, 1990.

\_\_\_\_\_. **Zona Leste terá trem expresso até Mogi.** Dia 25 out., pág. 13, São Paulo, 1990.

\_\_\_\_\_. **Maquinistas de FEPASA vão ajudar CBTU.** Dia 14 nov. pág. 16, São Paulo, 1990.

\_\_\_\_\_. **Santo amaro tem o transporte mais precário da cidade.** Dia 21 abr., pág. 28, São Paulo, 1991.

\_\_\_\_\_. **Greve: Trens eram o único transporte na Zona Leste.** Dia 12 mai., pág. 16, São Paulo, 1992.

\_\_\_\_\_. **Clandestinos provocam nova guerra nas ruas.** Dia 16 mar., pág. 22, São Paulo, 1994.

\_\_\_\_\_. **Decadência ameaça rede de trens de subúrbio.** Dia 02 jul., pág. 38, São Paulo, 1995.

\_\_\_\_\_. **Setor teve apenas R\$522 mil em 1994.** Dia 03 jul., pág. 13, São Paulo, 1995.

\_\_\_\_\_. **Passageiros depredam 2 trens e duas estações.** Dia 29 abr., pág. 41, São Paulo, 1996.

\_\_\_\_\_. **Atraso motiva quebra-quebra.** Dia 29 abr., pág. 41, São Paulo, 1996.

\_\_\_\_\_. **Trens tem freios defeituosos diz promotoria.** Dia 15 out., pág. 23, São Paulo, 1996.

\_\_\_\_\_. **Movimento faz operação padrão por segurança.** Dia 15 out., pág. 23, São Paulo, 1996.

\_\_\_\_\_. **Recolhimento de trens pode ter causado atraso.** Dia 16 out., pág. 1, São Paulo, 1996.

\_\_\_\_\_. **Faxineira teria de pagar pela viagem mais do que recebe.** Dia 16 out., pág. 20, São Paulo, 1996.

\_\_\_\_\_. **Governo anuncia privatização da CPTM.** Dia 22 nov., pág. 30, São Paulo, 1996.

\_\_\_\_\_. **Trens da CPTM voltam a circular amanhã.** Dia 29 abr., pág. 23, São Paulo, 1997.

\_\_\_\_\_. **Passageiros depredam estações da CPTM.** Dia 10 jul., pág. 27, São Paulo, 1997.

\_\_\_\_\_. **São Paulo Reclama: Trens lotados.** Dia 21 jul., pág. 14, São Paulo, 1997.

\_\_\_\_\_. **Atraso de trem provoca outro quebra-quebra na Zona Leste.** Dia 17 abr., pág. 20, São Paulo, 1998.

\_\_\_\_\_. **Meta da gestão Covas é aumentar metrô em 120%.** Dia 21 nov., pág. 28, São Paulo, 1998.

\_\_\_\_\_. **Passageiros põem fogo em trens na zona leste.** Dia 10 fev., pág. 23, São Paulo, 1999.

\_\_\_\_\_. **TCE rejeita 8 contratos de estatais na gestão Covas.** Dia 01 out., pág. 10, São Paulo, 1999.

\_\_\_\_\_. **População elege trem como um dos piores transportes públicos.** Dia 08 abr., pág. 31, São Paulo, 2000.

\_\_\_\_\_. **Órfãos da CPTM ficam a pé na zona leste.** Dia 03 jun., pág. 32, São Paulo, 2000.

\_\_\_\_\_. **Vandalismo nos trens.** Dia 02 fev., pág. 3, São Paulo, 2004.

\_\_\_\_\_. **Sem dinheiro Metrô quer criar taxa do vizinho.** Dia 05 jun., pág. C8, São Paulo, 2004.

\_\_\_\_\_. **Bilhete único no metrô.** Dia 05 mai., pág. 3, São Paulo, 2006.

\_\_\_\_\_. **Aumento e redução no custo do transporte.** Dia 23 dez., pág. 21, São Paulo, 2006.

\_\_\_\_\_. **CPTM negocia área de R\$10 mi. Na Zona Sul de São Paulo.** Dia 07 ago., pág. 47, São Paulo, 2008.

\_\_\_\_\_. **89 estações vazias em 22 cidades, mais de 2,4 milhões de afetados.** Dia 03 jun., pág. 48, São Paulo, 2011.

\_\_\_\_\_. **Trem quebra e usuários andam sobre os trilhos.** Dia 26 out. pág. 41, São Paulo, 2011.

\_\_\_\_\_. **15° pane no ano criou efeito cascata: novo problema na CPTM começou no centro, causou atrasos em todos os terminais e culminou em caos na estação Francisco Morato.** Dia 30 mar., pág. 42, São Paulo, 2012.

\_\_\_\_\_. **Falha faz CPTM fechar Linha 9 às 22h.** Dia 04 mai., pág. 45, São Paulo, 2012.

\_\_\_\_\_. **14h de greve castigam 5 milhões em São Paulo.** Dia 24 mai., pág. 47, São Paulo, 2012.

\_\_\_\_\_. **Dia de panes: CPTM no pico da manhã e Metrô no da noite.** Dia 24 nov., pág. 56, São Paulo, 2012.

\_\_\_\_\_. **Pane na CPTM faz viagem levar mais de 4h.** Dia 12 dez., pág. 44, São Paulo, 2012.

\_\_\_\_\_. **Movimento que parou São Paulo quer causar.** Dia 09 jun., pág. 25, São Paulo, 2013.

\_\_\_\_\_. **Superfaturamento de cartel do trem em São Paulo e no DF teria chegado a R\$577mi.** Dia 03 ago., pág. 17, São Paulo, 2013.

\_\_\_\_\_. **Governo de SP critica Cade e bancada do PT quer CPI.** Dia 03 de ago., pág. 17, São Paulo, 2013.

OLIVEIRA, Francisco de. **Uma elegia para uma re(li)gião.** São Paulo. Ed. Paz e Terra, 1998.

PAULANI, Leda Maria. **A crise do regime de acumulação com dominância da valorização financeira e situação do Brasil.** In: *Estudos Avançados*, vol. 23, nº 66, São Paulo, 2009. Consultado em: 25 jun. 2013. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_issuetoc&pid=0103-401420090002&lng=pt&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_issuetoc&pid=0103-401420090002&lng=pt&nrm=iso).

PITTA, Fabio Teixeira. **Modernização Retardatária e a agroindústria sucroalcooleira paulista: o Próalcool como reprodução fictícia do capital em crise.** Dissertação de mestrado apresentada ao Dpto. de Geog. da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 2011.

POSTONE, Moish. **Time, Labor and social domination. A reinterpretation of Marx's critical theory.** Cambridge University Press, New York, 1995.

RACIONAIS Mc's. **Da ponte pra cá.** In: Nada como um dia após o outro dia. São Paulo, Cosa Nostra, 2002.

REDE 21. **China: instalan jaulas en la calle para que mendigos no molesten al turismo.** In: Rede 21 dia 30 março de 2013. Disponível em:

<http://www.lr21.com.uy/mundo/1101078-china-instalan-jaulas-en-la-calle-para-que-mendigos-no-molesten-al-turismo> . Consultado em: 22 mai. 2013.

SANTOS, César Ricardo Simoni. **A gentrificação como atualização das estratégias imobiliárias: os novos dispositivos da acumulação**. In: XIV Encontro nacional da ANPUR, Rio de Janeiro, 2011.

SANTOS, Milton. **Técnica, Espaço e Tempo**. São Paulo, Edusp, 2008.

SCARLATO, Francisco Capuano. **A Indústria no Capitalismo Brasileiro e suas articulações com o Crescimento Espacial na Metrópole Paulistana**. Tese de mestrado em Geografia na Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – FFLCH – da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1981

SEABRA, Odette Carvalho de Lima. **Meandros dos rios nos meandros do poder: Tietê e Pinheiros – valorização dos rios e das várzeas na cidade de São Paulo**. Tese de doutorado, Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Dpto. de Geografia, São Paulo, 1987.

SILVA, Allan Rodrigo de Campos. **Imigrantes Afro Islâmicos na indústria avícola halal brasileira**. Dissertação de mestrado defendida na Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, no Programa de Pós Graduação em Geografia Humana da Universidade de São Paulo, 2013.

SCHOLZ, Roswitha. **O sexo do capitalismo**. Disponível em: <http://o-beco.planetaclix.pt/roswitha-scholz6.htm> Consultado em: 05 fev. 2014. Texto publicado em 2000.

\_\_\_\_\_. "Das Geschlecht des Kapitalismus – Feministische Theorien und die postmoderne Metamorphose des Patriarchats [**O Sexo do Capitalismo –**

**Teorias Feministas e Metamorfose Pós-Moderna do Patriarcado]**, Horlemann, 2000, pag. 13-23. Disponível em português em: <http://obeco.planetaclix.pt/roswitha-scholz6.htm>. Consultado em: 01 out. 2013.

\_\_\_\_\_. **A nova Crítica Social e o Problema das Diferenças**. Disponível em: <http://obeco.planetaclix.pt/roswitha-scholz3.htm> . Consultado em: 10 mar. 2014. Texto publicado em 2004.

SINGER, André Vitor. **Realinhamento eleitoral e mudança política no Brasil : para uma interpretação do lulismo (2002-2010)**. São Paulo, 2011. Tese de doutorado, Universidade de São Paulo, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, 2011.

THOMPSON, E. P. **A força dos trabalhadores**. In: A Formação da Classe Operária Inglesa, V. III, Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1989.

VAINER, Carlos B. **Migração e mobilidade na crise contemporânea da modernização**. In: Simpósio Internacional Migração: nação, lugar e dinâmicas territoriais. pag. 11-30, São Paulo, Humanitas, 2007.

VANEIGEM, Raul. **A arte de viver para as novas gerações**. São Paulo. Conrad Editora, 2002.

WEBER, Max. **Política como Vocação**. São Paulo, Martin Claret, 2006.

ZUMBI, Chico Science e a Nação. **A cidade**. In: Da lama ao caos. Rio de Janeiro, Sony Music, 1994.



## **Anexo**

**Projeto de pesquisa:** Os “quebra quebras”<sup>57</sup> nos trens e estações da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos: um estudo do cotidiano mobilizado na urbanização crítica

### **Resumo**

Esta pesquisa de mestrado pretende estudar a mobilidade do trabalho (Gaudemar, 1977) dos passageiros dos trens da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM – a partir dos eventos de “quebra-quebras” na metrópole paulista, do período de 1990 aos dias correntes, tomando-os como fenômenos a serem estudados em suas determinações no âmbito do processo de modernização e produção do espaço da metrópole (LEFEBVRE, 1974), que consolidou a capital paulista como centro econômico financeiro que recebe diariamente centenas de milhares de trabalhadores ao mesmo tempo em que a própria reprodução do espaço urbano reestruturou a habitação e o deslocamento urbano – no sentido de uma periferização do habitar. Assim, o exercício desta pesquisa será o de relacionar a reprodução crítica do capital (MARX, 2011) com a produção do espaço urbano, ou seja, analisarmos o processo de reprodução crítica da metrópole (DAMIANI, 2004), com especial atenção para seu rebatimento sobre a dinâmica da mobilidade do trabalho dos sujeitos que nela se reproduzem, movimento que acreditamos possibilitar o aprofundamento dos estudos sobre a relação entre o capital e o trabalho a fim de compreendermos quais são as

---

<sup>57</sup> O termo “quebra quebra” é uma apropriação feita sobre como no corpo midiático os eventos de revolta e insurgência de passageiros dos trens da CPTM é denominado. A opção de continuar usar tal expressão é de certa forma estratégica no sentido de primeiro ela já ser no conhecimento popular entendida como os eventos que também pela mídia e pelos gestores da CPTM são caracterizados como de vandalismo e irracionalidade.

consequências no nível do cotidiano em que a racionalidade capitalista *concebe* um espaço abstrato da livre circulação que entra em crise já no âmbito da sua *percepção* – pesquisado a partir do contato com a posição dos administradores da CPTM, secretários de transporte e corpo midiático. O quebra-quebra, no âmbito do espaço vivido, pode ser pensado como momento de explicitação do acirramento da contradição entre a racionalidade capitalista e o espaço percebido – através do estudo da questão do transporte de passageiros e as explosões de descontentamento que põem abaixo estações e depredam trens (Lefebvre, 1972). A esfera da reprodução do capital em termos lógico abstratos comandaria o entendimento da formação de um espaço abstrato, posto pela valorização do valor como uma abstração real. Esta abstração realmente existente repercute particularmente na vida do sujeito mobilizado pelo trabalho e demanda ser pensada a partir de trabalhos de campo junto aos passageiros da CPTM.

**Palavras Chave:** *mobilidade do trabalho, vida cotidiana, urbanização crítica, transporte ferroviário de passageiros.*

## **1 – Introdução**

### **1.1 – Apresentação**

Dia 29 de março de 2012, a plataforma de passageiros com destino a Francisco Morato na estação da Luz está muito mais cheia do que o normal. Os passageiros que seguem no contrafluxo do “pico” que vem em direção à capital começam a especular sobre o que está acontecendo quando nos autôfalantes da estação se anuncia: “devido a falhas técnicas a operação na linha Rubi com destino a Francisco Morato está suspensa até sua normalização”. Os problemas técnicos e previsão de

volta às atividades não foram divulgados, a inquietação e indignação são manifestadas isoladamente por um e por outro passageiro que na multidão começa a esvaziar a plataforma indo em direção ao metrô na busca de alguma alternativa de transporte para chegar a seus destinos. Ao chegar em Jundiaí, depois de ter que recorrer ao ônibus que sai da estação Tietê e gastar R\$15,00 em uma viagem que poderia ter sido feita por R\$3,00, o noticiário televisivo cobria ao vivo o que era chamado de “‘quebra quebra’ na estação Francisco Morato por passageiros” que, devido a uma pane no trem ficaram presos dentro dos vagões até que forçando as portas e quebrando janelas e outras saídas puderam seguir em direção à estação que não estava distante. Pelo o que era noticiado pela repórter, a estação estava abarrotada de passageiros que esperavam tanto o trem que teria por destino a estação da Luz, quanto o que iria para Jundiaí. Os passageiros que, caminhando pelos trilhos, chegavam à estação e davam a notícia de que o trem estava parado fora da estação e se juntavam a multidão que já se encontrava na plataforma começam a “vandalizar” a estação, este era o termo que a repórter usava, até que rapidamente, segundo a mesma, os homens da polícia junto com os seguranças da estação dispersam a multidão usando gás lacrimogêneo, gás de pimenta e bombas de efeito moral. No final do dia, ao ligar a TV para ver o jornal em outra emissora, o caso da manhã também estava sendo noticiado, só que agora dando voz a um dos passageiros que foi detido e entrevistado enquanto estava na delegacia esperando para ser interrogado. Quando questionado pela entrevistadora sobre o que aconteceu e o porquê da ação que tiveram na estação, o homem de meia idade respondeu: “Cheguei na estação e a plataforma já estava lotada. Como não sou novato já suspeitava que hoje o trem não estava funcionando direito. Quando o trem chegou da Luz, também lotado, arrumei um jeito de entrar no meio do povo, pois não podia perder o trem, porque entro no serviço as 06h30, sou faxineiro de uma firma. O vagão tava que não cabia nem uma agulha, mal saiu da estação já começou os avisos: “devido a problemas do trem à frente seguiremos com velocidade reduzida”, o povo já começou a se inquietar. Andou mais um pouco e mais uma vez o mesmo aviso, só que ai ficou parado uns 20 minutos, e a gente ali naquele sufoco. Uma moça começou a passar mal, se não me engano ela estava até grávida, então não teve jeito, o povo começou a forçar as portas e quebrar as janelas pra sair do trem”. A repórter continua sua entrevista perguntando sobre o fato de o homem ter sido preso

na estação supostamente por estar “vandalizando o patrimônio público”, ele respondeu algo neste sentido: “ah moça, esta vida é dureza, você está na estação antes do dia apontar no céu, chega numa estação que em dia normal já é cheia, mas encontra ela mais cheia ainda, pra pegar um trem que leva uma hora ou mais pra chegar em São Paulo, se enfia no vagão e o trem ainda quebra e você fica preso e o pior, tem que pagar por isto, isto revolta a gente não é certo não”. Segundo a repórter, o homem depois de ser ouvido pela polícia foi liberado e responderá por crimes de depredação do patrimônio público e vandalismo.

O caso narrado acima não é uma eventualidade, somente no presente ano ocorreram três eventos de “quebra quebras” que foram noticiados pela mídia. Um no dia 08 de março na linha 12 Safira (AGORA, 2012), o segundo no mesmo mês no dia 29 na linha 7 Rubi (DIÁRIO do Grande ABC, 2012), que é o caso narrado acima e, o último, no dia 17 de setembro na linha 12 Safira novamente (VIOMUNDO, 2012). Em todos estes, as causas para o início dos “tumultos” se deram pela pane ou lentidão dos trens que, por conseguinte, ficam mais lotados do que o normal, além de trazerem complicações aos passageiros em seus empregos e compromissos pessoais.

Este fenômeno de insurgência é o objeto de estudos que pretendemos investigar em nosso mestrado. Para isto, situaremos tais eventos no contexto de reprodução crítica da metrópole (DAMIANI, 2004), pensado a partir da mobilidade do trabalho (GAUDEMAR, 1977) e uma cotidianidade (LEFEBVRE, 1972) críticas, em que a relação entre o espaço concebido, o espaço percebido e o espaço vivido (LEFEBVRE, 1974) nos permitirá percorrer do fenômeno, por nós destacado como objeto de análise da pesquisa, a seus fundamentos lógico históricos no processo de modernização.

O recorte espaço temporal de nossa pesquisa é o da criação e normatização da Região Metropolitana de São Paulo – RMSP – aos dias atuais. O Decreto Lei nº 14, de 8 de junho de 1974 e a Lei Complementar Estadual nº 94 de 29 de maio de 1975 instituem a RMSP, (ULIAN, 2008: 41), sendo para nós esta implementação administrativa do espaço metropolitano entendida como uma dimensão do espaço concebido, meio pelo qual a abstração real da valorização (MARX, 1983) é expressa na produção do espaço (LEFEBVRE, 1974). Este espaço concebido, por mais que

totalizante e totalitário, não se realiza de outra forma se não contraditoriamente, neste sentido o espaço percebido, aquele onde a abstração é preenchida por conteúdos específicos, sendo a mediação entre o espaço concebido (abstrato, homogêneo) e o espaço vivido, este último campo da reprodução cotidiana da vida (LEFEBVRE, 1972), espaço também onde há a possibilidade da negação da forma por um conteúdo latente, a vida (LEFEBVRE, 1961: 69).

Isto posto, acreditamos que uma regressão à gênese da formação da RMSP e o sistema de transporte ferroviário de passageiros é cabível, para assim melhor apresentarmos e definirmos nosso objeto de estudos.

## **1.2 Formação da Região Metropolitana de São Paulo e a Mobilidade na Metrópole através dos trilhos**

José de Souza Martins no livro “Subúrbio” (2002), nos remete ao processo de formação da cidade de São Paulo, ao redor da qual viria a se formar a Região Metropolitana, como seu desdobramento crítico (SEABRA, 2004). O primeiro ponto que o autor chama a atenção é o de que somente na primeira metade do século XIX, uma vez extinta as corporações de ofício, é que as atividades econômicas na cidade puderam ser desenvolvidas livres da tradição colonial. Este marco é para Martins (2002) o momento em que “a cidade de São Paulo multiplicou suas funções e deixou de ser um apêndice do campo” (MARTINS, 2002: 7). É um momento de transformação nas relações sociais que “trouxeram para dentro dela (a cidade) uma nova economia, a da indústria, e uma nova personagem, o operário” (Idem: 7-8). Esta transformação se coloca como uma forma de valorização distinta a da extração da renda fundiária ou do lucro comercial, tratava-se da produção do lucro do capital industrial. Porém, e isto é para nossa pesquisa muito importante, a industrialização “acabaria nutrindo-se das formas econômicas do passado. Tanto faria especulação comercial quanto faria da renda fundiária urbana uma fonte de acumulação de capital [...]. Por isso rapidamente a indústria se espalhou pelo subúrbio [...]” (MARTINS, 2002: 8).

Neste momento, a cidade de São Paulo, o lócus de onde os homens bons exerciam o mandar sob os suburbanos a eles subordinados é rompido, uma vez que “o subúrbio está proposto, [...] como o 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 [...], é lugar para morar e trabalhar” (MARTINS, 2002: 15). Mas o que perturbou esta “alienação” da qual se refere Martins? (2002:11) Para o autor a Revolução de 1924 é central ao entendimento a nível político e econômico do que estaria por vir – a ruptura com as oligarquias cafeeiras e a produção de valor ser voltada para a indústria –, feito que se concretizou com a Revolução de 1932.

Segundo SEABRA (2004: 274) após 1930 “São Paulo e sua região formaram o *hardcore* da acumulação e da reprodução capitalista com características endógenas, centralizando por mais de quatro décadas, os investimentos produtivos e gerando economias de aglomeração”. Como já dito pela autora, nas décadas de 1940 a de 1970 “São Paulo ficou no centro da mobilidade do capital e do trabalho nacional” (idem), sendo a capital paulista a que mais recebia migrantes no país, não à toa, pois como frisa a autora (idem: 275), em 1970 São Paulo respondia por “58% do valor da transformação industrial do país”.

Tal década “iniciou-se com recessão econômica, desemprego e com evidente desconcentração da atividade industrial na região urbana de São Paulo” (SEABRA, 2004:275)<sup>58</sup>. É justamente nos anos setenta que as discussões sobre a criação de uma unidade administrativa para o que se tornou a cidade de São Paulo e seu entorno passam a ser pauta dentre a esfera política a nível municipal, estadual e nacional (ALFREDO, 1999). Neste momento a então decretada Região Metropolitana de São Paulo assumia a forma que tem hoje, sendo composta por 39 municípios concentrando, segundo a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, aproximadamente 20 milhões de pessoas, cerca de 50% da população de todo o Estado (SMDU, 2010).

---

<sup>58</sup> Os dados referentes às taxas de crescimento no período em questão reforçam as palavras de SEABRA (2004) e mostram que nas décadas de 1950, 1960 e 1970 a RMSP crescia em taxas de 6,1%, 5,6%, 4,5%, passando na década de 1980 para uma queda no movimento de crescimento que foi de 1,9%, seguido nas décadas de 1990, 2000 pelas taxas de 1,6% e 1,0% (SMDU, 2010).

ALFREDO (Idem: 96) destaca que o crescimento da cidade atrelado ao setor industrial e às atividades dele aparentemente autonomizadas (os serviços) e a mobilidade do trabalho (GAUDEMAR, 1977), assim como a produção da cidade pela indústria da construção e os agentes imobiliários, passam a definir o sentido do urbano na metrópole. Nela as demandas sociais são incorporadas como “meio necessário à realização do valor”. Isto é dito no sentido de, seguindo a argumentação do autor, revelar que o insumo sobre o qual a indústria da construção se realiza – o solo urbano –, e seu encarecimento devido a uma “escassez” na região central à cidade de São Paulo, chegava, no período em questão, a representar dois terços do total dos investimentos dos projetos das construtoras (ALFREDO, 1999: 95). Ao mesmo tempo em que a demanda por moradia pelas populações de baixa renda continuava existir e crescer diante da crise na qual se encontrava a indústria da construção, mas não só ela, o que no período, década de oitenta e início dos anos noventa, se manifestava como crescente inflação e crise das dívidas (PITTA, 2010: 126-127).

“Neste sentido o preço do solo urbano na periferia estaria significando menor custo de reprodução deste capital, daí a necessidade de se urbanizar tais áreas. Se o preço do terreno em regiões já urbanizadas estaria impossibilitando o empreendimento do setor da construção civil, fazia-se necessário a criação de um novo mercado onde o Estado assumiria os custos representados pela propriedade privada”. (ALFREDO, 1999: 95)

Este voltar-se para as periferias e a expansão do urbano que no discurso assumiam os contornos de ações planejadoras frente o “crescimento caótico da cidade [...]” significaram a justificativa de um mercado de construção civil, financiado pelo poder político distribuidor das rendas arrecadadas na forma de impostos ou dívidas” (idem: 95). Este mecanismo, na medida em que buscou atender a demanda habitacional da população de baixa renda da metrópole nas periferias, passava a repor em cada área urbanizada o processo de forma mais crítica. Ao passo, que em tais áreas que recebiam estes investimentos, o preço do solo urbano e,

consequentemente dos imóveis subiam, o que inviabilizava a permanência da população de baixa renda. Desta maneira, a periferia da periferia se constituía. É a partir deste movimento que nesta pesquisa entendemos e definimos o termo *periferização* uma vez que “É o movimento de sua instituição/destituição e reinstituição o *sentido* próprio da metrópole e a viabilização da acumulação capitalista” (ALFREDO, 1999: 98).

O sentido da metrópole que ALFREDO (1999) no final da década de noventa apreendeu a partir do fenômeno que se colocava de crescente *periferização*, por onde a produção do espaço urbano metropolitano se colocou como necessária à reprodução dos capitais, se sobrepondo a necessidade de habitar das populações de baixa renda, continuou e se acirrou<sup>59</sup>.

A cidade, na passagem dos anos 70 para os oitenta mostra os limites da concentração de capital e de sua lógica de reprodução ampliada, assim, ela “explode”, o subúrbio e os bairros são absorvidos pela metrópole (SEABRA, 2004), ao mesmo tempo em que a reprodução das relações de produção passa a ter a propriedade privada do solo (ALFREDO, 1999: 98) nas periferias como momento necessário tanto da força de trabalho – compondo o espaço vivido –, como também do capital do setor da construção civil – o espaço concebido por meio de um espaço percebido –. Esta “impossibilidade do urbano para todos” como DAMIANI (2004: 30) define a urbanização crítica que aponta para o fato de que

“Não há o urbano para todos. Esta é a realidade do urbano na História [...]. Todo o aparato teórico conceitual que sempre explicou a miséria e o desemprego, ou o subemprego, como faces do capitalismo dependente, acabou por obscurecer o limite que estamos vivendo. Os pobres sobrevivem à custa de uma economia que envolve os próprios pobres e quase exclusivamente eles: são os serviços e o

---

<sup>59</sup>Esta afirmação é feita de acordo com os dados que encontramos ao procurarmos nos anos recentes qual é a distribuição populacional da RMSP. Constatamos que a cidade de São Paulo concentra 56% do total populacional e, internamente, à cidade ocorre uma concentração nas regiões centrais, leste, sudeste, sudoeste, oeste e norte. As cidades limítrofes destas áreas anteriormente citadas como Ferraz de Vasconcelos, Poá, Itaquaquecetuba e parte de Guarulhos, situadas no quadrante leste, São Caetano do Sul e Diadema no quadrante sudeste, Taboão da Serra no quadrante sudoeste, Osasco, Carapicuíba e Jandira no quadrante oeste e ao norte parte de Guarulhos acabam por, juntamente com São Paulo, deter 60% da população da RMSP (PAIVA, 2008). Segundo o relatório organizado por Paiva (idem) no período de 1997 – 2007 “o crescimento percentual médio da população na Região Metropolitana foi de 16%, sendo que em São Paulo ele foi de 10% e, no restante dos municípios da Região Metropolitana, de 25%”.



comércio nas áreas periféricas. As relações dentro do circuito inferior de que fala Milton Santos. As várias temporalidades do capital, tão caras às minhas próprias interpretações, já não são estritamente suficientes”. (idem)

Neste sentido, o que se apresenta até o momento é que estamos nos esforçando em abordar os “quebra quebras” em sua relação com a produção crítica da metrópole (ALFREDO, 1999) (DAMIANI, 2004) (SEABRA, 2004), que, segundo estes autores, deriva da lógica contraditória da acumulação capitalista, que para atingir seus fins, valorizar valor, nega seus meios, explorar trabalho de forma produtiva (MARX, 2011: 639). Este movimento contraditório é, como frisa MARX (idem: 629), dinamizado por um processo cego, onde a “concorrência executa as leis internas do capital; faz delas leis compulsórias para o capital singular, mas não as inventa”. Esta concorrência entre os capitais, tendo o aumento da produtividade como imperativo, resulta em um negar do consumo da força de trabalho no processo produtivo, que é substituído ou diminuído ao máximo e, em seu lugar, assumem a produção os sistemas autômatos (idem: 589). Apontamos com isto que a participação da força de trabalho no processo produtivo é negada a cada reestruturação do capital e, como mostra SEABRA (2004: 275), este movimento crítico, a partir dos anos setenta, começava a se manifestar por meio do desemprego crescente e mudanças na distribuição de emprego dentro da metrópole<sup>60</sup>. O que implica, e isto é centro de nossa pesquisa, em uma restrição ou até impossibilidade de estes trabalhadores acessarem mercadorias básicas, como, por exemplo, habitação nas áreas com elevado preço dos imóveis e, por outro lado, reforça uma mobilidade destes trabalhadores em busca de trabalho e/ou permanência no mercado de trabalho.

---

<sup>60</sup> A realidade a qual a autora se detém para elaborar tal reflexão foi a da década de 1970, quando o fenômeno do desemprego passava a ser presente na metrópole. Em nosso projeto acompanhamos o desdobrar deste processo e apresentamos os dados das décadas de 1990 a primeira década de 2000 onde é expressa, nos dados do Seade (Pesquisa de Emprego Desemprego), que há uma diminuição na ocupação na indústria durante as décadas de 1990 e 2000, sendo que em 1995 a ocupação neste setor concentrava 24,5% dos ocupados na RMSP, passando em 2011 a 18% do total de ocupados. No setor de comércio houve também uma diminuição, tomando o mesmo período e as taxas de ocupação foram 17% e 15,8% respectivamente. Movimento positivo ocorreu no setor de construção civil e de serviços. No primeiro caso em 1995 a ocupação se referia a 5% passando a 6,1% em 2011. No setor de serviços as taxas são de 45,2% e 52,6% no último (último) levantamento.

A relação entre os dados da distribuição populacional e de renda familiar<sup>61</sup> aponta para uma concentração de famílias com renda entre R\$960,39 (classe C), R\$ 484,97 (classe D) e R\$ 276,70 (classe E) vivendo na região periférica da cidade de São Paulo e nas cidades adjacentes (PAIVA, 2008). Ao mesmo tempo os dados da distribuição desta parcela da população demonstram uma permanência nas regiões centrais de São Paulo, como: Pari, República, Ladeira da Memória, Liberdade, Bexiga, Vila Independência, Água Branca, Luz e Belenzinho (idem). Esta permanência em níveis cada vez mais críticos na região central da cidade, no tocante a reprodução destes sujeitos, pode ser constatada, por exemplo, no trabalho de doutoramento de GONÇALVES (2012) onde o autor se dedicou a estudar a ocupação do prédio Prestes Maia pelo Movimento dos Sem Teto do Centro (MSTC), permanência que se coloca de forma tão dificultosa que nem mesmo os cortiços se mostram acessíveis para milhares de famílias, que desta forma recorrem às ocupações por necessidades de reproduzirem-se antes de serem simpatizantes de qualquer causa política, mas as dificuldades internas a estes movimentos, e o forte processo de especulação na área central da cidade acaba por, através de reintegrações de posse e despejos, por dificultar cada vez mais a permanência de uma camada da população de baixa renda (GONÇALVES, 2012), reforçando o processo de periferização. Este processo manifesta-se na saída e afastamento, das áreas centrais, das populações de baixa renda. Centrais no sentido de lócus da acumulação e especulação da valorização, o que não coincide obrigatoriamente com o termo de sítio, mas sim se aproxima do conceito de situação (PRADO JR., 1998), onde tal população se dirige às áreas “afastadas”, locais que o acesso à propriedade do solo ou preço dos aluguéis e até mesmo a possibilidade de tomarem posse é menos restritivo. Ocorre assim, o explicitar de uma segregação socioespacial (CORREA, 1989) na RMSP.

Este movimento de expansão crítica do urbano não é acompanhado pela descentralização econômica, de serviços básicos e infraestrutura, que reforça a centralidade da cidade de São Paulo, sobretudo no quesito mercado de trabalho e, no campo do cotidiano, pode ser pensada a partir das transformações nas dinâmicas da mobilidade do trabalho. A extrema concentração de capital indutora da urbanização crítica acarreta uma dimensão crítica para a própria mobilidade do trabalho (GAUDEMAR, 1977). Em sua dimensão geográfica, os chamados movimentos

---

<sup>61</sup> Paiva (2008: 4) utiliza o critério de Classificação Econômica Brasil 2003 da Associação Brasileira de Pesquisa (ABEP), onde a classificação fica nos seguintes termos para renda média familiar: R\$ 9.733,47 (classe econômica A1), R\$ 6.563,73 (classe A2), R\$ 3.479,36 (classe B1), R\$ 2.012,67 (classe B2), R\$960,39 (classe C), R\$ 484,97 (classe D) e R\$ 276,70 (classe E).

migratórios pendulares ou migração alternante, conforme escreveu Pierre George, se generalizam e ampliam sua dimensão, tornando-se “tema principal da vida cotidiana nas aglomerações urbanas e industriais [...]”. (GEORGE, 1979: 62).

Esta mobilidade, necessária à reprodução de quem vive na periferia<sup>62</sup> tem que ser realizada de alguma forma, sendo para a maioria da população através de vias de transporte acessíveis, que é o transporte público. Dentre estas, a CPTM representa uma das principais modalidades destes transportes, devido sua rede atravessar a RMSP em todos os seus quadrantes e, por meio de suas conexões com o metrô e terminais de ônibus, se colocar como importante ligação do centro econômico paulistano com sua periferia.

Esta realidade metropolitana foi abordada por GEORGE (1979) quando o autor se dedicou a estudar as “Populações Ativas”, nela o autor, ao se debruçar sobre a relação entre trabalho e moradia, constatou que “[...] o espaço se articula em elementos distintos, complementares pela especialização, ligados por *sistemas e tempos de relação*” (idem: 61). Onde, “o lugar de trabalho e, o de residência e vida social podem estar separados por distâncias expressas em dezenas de minutos ou em horas de percurso cotidiano” (idem). No caso por nós estudado a última situação é a que se coloca, sendo que “parte do ‘tempo cotidiano’ está entrosado ao tempo de ida de um lugar ao outro, o que se torna uma espécie de ‘tempo intermediário’ entre o tempo de trabalho e o tempo livre reservado à vida pessoal e familiar do trabalhador” (idem). E, o centro de nosso estudo, este **tempo intermediário**, segundo George, “assemelha-se ao sistema de ‘constrangimento’ representado pelo trabalho e, por consequência, se integra no esquema de organização do tempo de trabalho, insere-se entre os temas de reivindicações e inspirados pelas condições de trabalho e de existência subordinada ao trabalho” (idem).

Esta subordinação ao trabalho ao qual o autor se refere é a que GAUDEMAR (1977) apontou como sendo decorrência da condição do sujeito moderno despossuído de qualquer outro meio de sobrevivência, livre dos meios de produção, ter que incondicionalmente vender sua força de trabalho para se reproduzir, restando-lhe a liberdade de, em certos casos, poder escolher onde se empregar, portanto, uma

---

<sup>62</sup>De acordo com os dados oferecidos pelo Seade/Dieese do total de trabalhadores da RMSP, no ano de 2011, 65,4% trabalhavam na cidade de São Paulo (SEADE, 2012).

liberdade compulsória. Nesta posição de portador de força de trabalho, este sujeito está em relação de dependência com a acumulação do capital que consome sua força e o realiza enquanto mercadoria força de trabalho. Desta maneira, o cotidiano do trabalhador se estabelece entre o tempo de trabalho e o tempo livre e, por isto, GEORGE (1979: 58) aponta para uma não coincidência entre os “*tempos de relação*”, de ordem sociológica e geográfica:

“Os horários de trabalho constituem um entrave sentido pelo trabalhador e sua família [...]. Dão ritmo a vida do grupo da população representada pelo conjunto dos trabalhadores e dos que asseguram as condições cotidianas da vida do grupo: transportadores, comerciantes, pessoal dos serviços público locais. Constituem o elemento essencial do ‘ambiente’ da vida cotidiana, e reagem sobre a utilização do espaço concreto ocupado pelos grupos interessados”. (GEORGE, 1979: 58)

Pensar o transporte de passageiros pelos trens da CPTM e os “quebra quebras” passa, acompanhando o que foi dito na passagem anteriormente citada, por considerar esta mobilidade como parte da vida cotidiana destes sujeitos que sentem o rebatimento da contradição entre o tempo homogêneo e abstrato da lógica empresarial e do automovimento do dinheiro e um tempo outro, que é o da esfera da reprodução, que preenche este tempo de forma avessa a do primeiro, ou seja, despendendo tempo no cuidar, no educar e amar (SCHOLZ, 2000). Mas como frisa GEORGE (1979), esta esfera da reprodução é ressentida diante da condição que os sujeitos assumem na sociedade moderna, uma vez que membros de uma sociedade mediada pela troca, e como possuidores apenas de suas próprias forças de trabalho, vende-la é imperativo para contínua reprodução na mesma sociedade.

O “tempo intermediário”, é o entretempo, por um lado, do trabalho - como campo intocável da impessoalidade e profissionalidade – , e por outro lado da moradia e do tempo livre. Os trabalhadores das periferias, diante da fixidez do horário de trabalho elaboraram suas estratégias para se enquadrar no tempo estabelecido.

Esta estratégia conta com o funcionamento normal, corriqueiro, dos sistemas de transporte, que também se realiza sob um tempo definido e estabelecido pelos agentes e administradores dos transportes públicos ou privados enquanto empresas. O estado de conservação, os tipos de equipamento e regularidade dos veículos dos transportes de passageiros são constituintes do cotidiano dos moradores das periferias, usuários destes meios.

Deste modo é, segundo nosso entendimento, necessária uma reflexão sobre o processo histórico e geográfico de formação da ferrovia em São Paulo e, sobretudo, do transporte de passageiros sobre trilhos.

### **1.3 – A formação do Sistema de Transporte de Passageiros sobre Trilhos na RMSP**

Ao buscar a gênese do que veio se constituir como a CPTM inevitavelmente nos deparamos com a história do transporte ferroviário paulista e brasileiro. Isto, pelo fato de, entre as seis linhas atualmente operadas pela companhia, todas terem sido construídas e operadas com o objetivo de transportar café no segundo quartel do século XIX e começo do século XX. Neste período o transporte de cargas e não o de passageiros era o objetivo central das empresas operadoras das linhas (SAES, 1981). Como este autor mostra e trabalhos como o de BORGES (2010) e QUEIROZ (1997), por exemplo, a construção da ferrovia na região produtora de café só se realizou mediante a “garantia de lucros”, que asseguravam aos investidores, em maioria ingleses, que sob o total de capital investido, se os lucros não alcançassem 5%, o Estado se responsabilizaria por realizá-lo, em um período de 90 anos. Desta maneira, enquanto o café oferecia a possibilidade de gerar divisas para o Estado, os investimentos em ferrovia e sua expansão continuaram ocorrendo, mas tão logo esta economia entrou em crise juntamente com o mercado internacional, os capitais estrangeiros se retiraram do setor, ficando a cargo do Estado, através da nacionalização da rede ferroviária, a administração e gestão do sistema de transporte ferroviário (STEFANI, 2007: 37-38). Neste processo, aos poucos a ferrovia foi sendo desmontada, e em vários de seus trechos a operação parou de ser realizada, os investimentos em manutenção e expansão praticamente se tornaram inexistentes (idem: 95).

Com as transformações ocorridas no cenário econômico durante o século XX, e tendo a cidade de São Paulo se constituído como centro industrial e não mais se sustentando pela produção agrícola, a operação na extensa rede ferroviária em um primeiro momento foi estatizada, se formando a Rede Ferroviária Federal S/A (RFFSA) e a Ferrovia Paulista S/A (FEPASA). Ao passo que a economia cafeeira declinava e a valorização se voltava ao setor industrial, sendo este momento caracterizado, como vimos, pelo adensamento populacional em decorrência da concentração de capitais na cidade de São Paulo e sua área de influência (SEABRA, 2004), passou a tomar vulto o transporte ferroviário de passageiros e ser de grande importância para garantir o deslocamento dos trabalhadores residentes nas periferias. Essa função ganhou importância nas décadas de quarenta para cinquenta, período no qual, contraditoriamente, o modal rodoviário passa ser preferido tanto pelo Estado quanto pelos investidores privados. (STEFANI, 2007: 95). Nos anos setenta, nas políticas de urbanização realizadas pelos técnicos de Estado na cidade de São Paulo e da RMSP, esta preferência e estímulo ao sistema rodoviário se expressaram com as obras de construção das avenidas expressas de fundo de vale, que ao mesmo tempo abriam “novos espaços” para os negócios da construção civil e dos empreendedores imobiliários (ALFREDO, 1999: 102).

Nos anos oitenta e noventa, passou a ocorrer a privatização, por via das concessões dos trechos destinados ao transporte ferroviário de cargas, e o repasse para a esfera estadual da gestão e administração dos trechos em que se realizam transporte de passageiros. Desta maneira, em maio de 1992, através da Lei n. 7.881/92 foi criada a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM – que assumiria no lugar da Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU, a operação, administração e gestão da rede metropolitana de trilhos com a finalidade de “assegurar a continuidade e a melhora nos serviços” (STEFANI, 2007: 236). Contudo, a total transferência patrimonial, de pessoal e autonomia de operação e gestão só se deu em 1996 quando a Lei Estadual 9342/96 foi assinada e, assim a CPTM foi vinculada à Secretaria dos Transportes Metropolitanos, ficando responsável pela recuperação, modernização e ampliação do sistema ferroviário de transporte de passageiros, que na época correspondia a 90% do total de trilhos na RMSP (Idem). Não podemos deixar de destacar que a CPTM assume a responsabilidade pelo transporte de passageiros na década de noventa e que durante os anos 1950 a 1980,

a escolha em nível de planejamento de Estado em todas as suas esferas (Federal, Estadual e Municipal) adotaram o modal rodoviário como principal meio de transporte de carga e passageiros, e o automóvel, não enquanto objeto técnico, mas como signo do processo modernizador se torna a opção individual de transporte (GONÇALVES, 2010: 145).

O binômio metrópole-automóvel, como pontua GONÇALVES (idem:145) resultou por um lado na perda do espaço da rua para a máquina automotiva e a exacerbação do individualismo atrás do volante. Por sua vez, a realidade dentro dos trens da CPTM enfrentou uma extensa precarização: superlotação, a frota de trens ser composta por uma miscelânea de trens que contêm trens de 2008 a trens da década de 1950<sup>63</sup>, ocasionando variados contratempos aos seus usuários.

## **2 - Justificativa**

O interesse por estudar e se aproximar da questão dos “quebra quebras” a partir do estudo da mobilidade do trabalho, particularmente no deslocamento populacional diário nos trens da CPTM, não se colocou para o proponente da pesquisa por simples afeição à temática ou por exercício intelectual puro, mas sim por no decorrer de vários anos fazer parte das milhões de pessoas que como podem entram nos vagões dos trens em direção aos empregos distantes dos locais onde moram, terminando, com sorte de conseguir um lugar para sentar, por completar as horas de sono e fazer a refeição matinal no isolamento profundo do transporte coletivo sobre trilhos. Esta inquietação latente do desconforto físico do passageiro morador das periferias passou a ganhar profundidade quando, tendo iniciado o curso de Geografia acessamos questões sobre a determinação e sobreposição da valorização do valor (MARX, 1983) sobre os sujeitos modernos, em um movimento de colonização de todos os níveis da reprodução social que é violento, com a ajuda dos professores orientadores e das discussões em grupos de estudo e debates. Ir além do fenômeno aparente é pressuposto dos trabalhos que consideram que entre

---

<sup>63</sup>Isto é dito tomando o caso do modelo da série 1100 que opera na linha 7 Rubi, a mesma que narramos o evento de “quebra quebra” no dia 29 de março e que é conhecido pelos usuários do mesmo por suas panes e lentidão, causas imediatas dos eventos que nos propomos neste mestrado a estudar, os “quebra quebras”.

aparência e essência há uma mediação a ser desvendada, para assim, se criticar na raiz os problemas sociais que nos afligem. Outro ponto que acreditamos justificar nosso empenho de pesquisa é o de ser este objeto pouco estudado dentro do corpo disciplinar geográfico, campo este, que acreditamos muito ter a contribuir para com o entendimento crítico do mesmo, que é a realidade que milhões de pessoas têm de enfrentar para sobreviver na metrópole.

Assim, através do estudo dos “quebra quebras”, um fenômeno contemporâneo de bastante centralidade para o entendimento das dinâmicas de reprodução do urbano na metrópole, refletiremos sobre o processo crítico de formação da RMSP (DAMIANI, 2004) (ALFREDO, 1999), entendendo como a lógica da acumulação capitalista empreende uma produção do espaço (LEFEBVRE, 1974) que se realiza na contradição entre o espaço enquanto meio de valorização, abstraído de qualquer qualidade sensível – o espaço concebido –, que para tal fim, o da reprodução ampliada de valor, se objetiva especificamente para atender este último, sem com isto negar as necessidades dos que do espaço dependem para se reproduzir, consumindo – o espaço percebido –, contudo, diante deste espaço concebido/percebido, as necessidades que escapam a estes últimos se coloca, sendo o espaço apropriado pelo corpo – o espaço vivido –, nesta chave pensaremos nosso objeto. Neste sentido a pesquisa contribuirá para com o aprofundamento dos estudos críticos da realidade sócio-espacial da metrópole.

O deslocamento é pensado como dimensão geográfica da mobilidade do trabalho (GAUDEMAR, 1977), portanto como um fenômeno intrinsecamente atado à dinâmica da acumulação capitalista: todos os dias milhares de trabalhadores das periferias em seu cotidiano, cindido e unificado pelo mesmo, entre o tempo do trabalho e o tempo da reprodução familiar, formam uma marca da metrópole, espaço central dos fluxos de capital e de pessoas. Porém, parte do processo crítico e contraditório de metropolização, tal mobilidade também se expressa por um duplo contraditório, por um lado é necessária a reprodução tanto dos negócios quanto da força de trabalho, mas é ao mesmo tempo e este é o outro lado, negada por falta de meios que a torne realizável, por exemplo, trens que quebram no meio do trajeto e transporte público deficitário. O estudo que nos propomos fazer é justamente o de considerar esta situação na qual se encontram os sujeitos dependentes do trabalho para sobreviver, que têm na realidade diária os meios negados para sua realização.



A centralidade do fenômeno em questão pode ser refletida também a partir de alguns dados obtidos através da CPTM (CPTM, 2011). A média diária de passageiros transportados pelos trens é de 2.319.964, este total se divide da seguinte forma pelas atuais linhas: Linha 7 Rubi (Luz – Jundiaí) 391.272; Linha 8 Diamante (Julio Prestes – Itapevi) 430.564; Linha 9 Esmeralda (Osasco – Grajaú) 364.486; Linha 10 Turquesa (Luz – Rio Grande da Serra) 366.155; Linha 11 Coral (Luz – Estudantes) 558.771 e Linha 12 Safira (Brás – Calmon Viana) 208.717. Mas pairar sobre este sistema de objetos com seus fluxos e fixos quantificáveis e materialmente dispostos no espaço geográfico ainda nos deixa vislumbrando apenas a expressão fenomênica do objeto de estudos, remetendo-nos a necessidade de se aprofundar a análise em busca de suas raízes.

Deste modo, o estudo da cotidianidade (LEFEBVRE, 1972) dos passageiros dos trens da CPTM e os eventos de “quebra quebras”, nos levará a atravessar os diferentes níveis de análise da realidade metropolitana, onde a articulação de forma, função e estrutura se concatenam (LEFEBVRE, 1973: 171). Este estudo também, nos permitirá uma aproximação do vivido, do cotidiano destes sujeitos mobilizados, um cotidiano que em algumas situações os transformam de trabalhadores, moralmente aceitos e lembrados como importantes “colaboradores do progresso” a outras situações em que são rotulados como “delinquentes desajustados” depredadores do patrimônio público.

### **3– Referencial Teórico: Constituintes Contraditórios**

#### **3.1- Forma Mercadoria e Forma Dinheiro**

Marx, em *O Capital* (1983), preocupou-se em criticar a concepção recorrente na economia política de positivar o crescimento econômico, demonstrando ser o devir histórico sob o capitalismo um processo contraditório. Elaborou sua crítica ao capitalismo através do desvendar das distintas formas que esta contradição assume, a começar pela forma mercadoria, sua expressão mais elementar, e seu duplo aspecto: valor e valor de uso. No capítulo I de *O Capital*, Marx analisa a forma da mediação social e a descreve como baseada na troca de mercadorias. No momento da troca se igualam duas coisas distintas. O que permite compará-las é justamente o valor, uma abstração social que se realiza (*abstração real*) apagando as diferenças entre as coisas trocadas (seus valores de uso), incluindo neste apagamento, a própria

diferença entre homens e coisas. Enquanto uma sociedade produtora de mercadorias, comparamos diferenças através da desigualdade entre o tempo de trabalho socialmente necessário para a produção das mercadorias, incluindo nesta possível – mas *absurda* (MARX, 1983) – mensuração o próprio valor da força de trabalho como uma mercadoria vendável.

Sendo o valor de uso meio por onde o valor de troca se realiza, e sendo este ultimo o objetivo da produção de mercadorias, no que representa a satisfação dos desejos dos sujeitos modernos, os mesmos só são atendidos e criados com o pressuposto de serem valores de troca. Isto é dito recuperando a reflexão de ALFREDO (1999) onde o mesmo aponta que na metrópole paulista, a demanda social por moradia foi o meio por onde os capitais da construção civil e do setor imobiliário puderam nas áreas periféricas encontrar espaços (solo urbano rentável) para “realizar” seus negócios, ao passo que sua realização repõe tal demanda de forma mais crítica. E desta maneira, poderemos acompanhar como a crise da urbanização na área central da cidade de São Paulo, repercute como urbanização na periferia, que é para onde uma parcela significativa irá encontrar condições de se reproduzir, sendo estes sujeitos nesta realidade os que nos propomos estudar em sua relação com o centro.

Esta naturalização da troca, posta pela abstração real do valor, passa ser meio e fim da reprodução da sociedade moderna. O consumo de força de trabalho pelo capital e a venda da força de trabalho pelo trabalhador se realiza com este pressuposto de se obter através desta relação, dinheiro para se reproduzir em suas particularidades, a de manter-se objetiva e subjetivamente no caso dos trabalhadores, e no caso do capital almejando o lucro, respondendo às determinações da concorrência.

Do ponto de vista da produção global de riqueza abstrata, com a chamada terceira revolução industrial, impulsionada pela concorrência cega dos capitais no mercado, nos anos 1960 e 1970, que realizou a automação dos processos produtivos, o trabalho produtivo, em sua relação com o trabalho morto empregado, não teria mais capacidade de valorizar o valor<sup>64</sup>, propiciando uma inversão em

---

<sup>64</sup>Neste sentido, distinguimos categorialmente crise do trabalho de crise de emprego em nossa pesquisa. Sendo o primeiro caso a relação entre trabalho morto investido em determinada produção, por exemplo,

relação às determinações das características da própria acumulação capitalista (KURZ, 1995). Capitais ociosos passaram a buscar investimentos no crédito e no mercado especulativo de ações, *commodities* e terra, sendo os juros, apesar dos riscos, mais atraentes que as taxas de lucro do capital dito produtivo.

Para Kurz (1995), a produção de mercadorias, dada a incapacidade de valorização, só pôde ser sustentada através do *capital fictício* (MARX, 1983, III, t. I, cap. XXV). Tal forma fictícia do capital funciona como adiantamento da realização da valorização que nunca chegará a ocorrer, o que caracteriza um momento particular da reprodução social. O capital fictício, por isso, passou a determinar a necessidade da produção de mercadorias e do aumento da produtividade e produção destas, sendo esta inversão a característica particular desse momento, e o próprio aprofundamento tautológico da crise deste processo. Assim, o capital fictício funciona como uma dominação social objetiva e *fantasmagórica* (MARX, 1983) sobre a totalidade da sociedade produtora de mercadorias.

Pensar os casos de “quebra quebras” levando em consideração o que até aqui foi exposto é, primeiramente, através do conceito de fetichismo da mercadoria deparar-se com uma realidade velada, em que aparência e essência não condizem positivamente, sendo uma relação contraditória, que caberá a pesquisa explicitar partindo da realidade concreta do objeto. O segundo ponto que nos é suscitado é o de que a finalidade tautológica do dinheiro move não apenas o capital, mas todos os que nele se reproduzem, as vias de acesso a este, porém determinadas de acordo com a *persona* (MARX, 1983) que se assume nas relações sociais de produção. O terceiro ponto do qual derivamos a partir do que apresentamos anteriormente vai ao sentido do que (CARLOS, 2008:32) coloca como sendo a “reprodução da esfera financeira” através do espaço. CARLOS (Idem) parte do que em nossa apresentação chamamos de terceira revolução industrial<sup>65</sup> para afirmar que “o processo de

---

construção de habitação popular na periferia, e o mais trabalho consumido no processo produtivo, único meio de se valorizar o valor fixado de antemão. Enquanto, crise de emprego é a manifestação da primeira, sendo que é possível se ter taxas positivas de emprego e mesmo assim não haver valorização, uma vez que não se consome força de trabalho em atividades produtivas, como nos serviços por exemplo (MARX, 2011: 640).

<sup>65</sup>Momento em que “Esse novo comportamento [de reprodução do capital] se viabiliza através de uma articulação entre as frações do capital – o financeiro, o industrial e o comercial através do setor imobiliário. A diminuição do setor industrial – sinalizado pelo aumento das taxas de desemprego, extinção de postos de trabalho, diminuição de São Paulo no PIB brasileiro leva o capital-dinheiro a migrar para outros setores econômicos, principalmente o financeiro, sem, necessariamente se distanciar da

urbanização atual em São Paulo explica-se pelo movimento de passagem do capital produtivo para o capital financeiro: desconcentração industrial com centralização financeira”. Esta centralização financeira tem no mercado creditício encontrado condições de se “realizar”, sendo todas as esferas da sociedade, de certa forma, dependentes ou estando ligadas ao crédito<sup>66</sup>.

Assim, entender as transformações da metrópole dos negócios em sua reprodução crítica com seu rebatimento sobre a reprodução dos sujeitos que nela vivem e se reproduzem passa, inexoravelmente, por levar em conta este fator financeiro e creditício, necessário aos negócios imobiliários na produção do espaço como na vida cotidiana dos sujeitos modernos. No nosso caso, a ser pesquisado, questionar-se durante a pesquisa se estes trabalhadores que moram nas periferias e são usuários de trens dependentes de realizarem suas mercadorias força de trabalho no mercado de trabalho paulistano, dentre suas estratégias de sobrevivência dependem do crédito e como este incide na mobilidade, uma vez que é o comprometimento de um trabalho ainda por ser realizado.

### **3.2 – Mobilidade do Trabalho**

Uma das consequências deste acirramento do processo de modernização que podemos pontuar a partir de nosso objeto de pesquisa, os “quebra quebras”, é a crescente mobilidade que os sujeitos são sujeitados no tocante ao trabalho, em termos espaciais e de atividades executadas. Esta mobilidade, segundo GAUDEMAR (1977) é decorrente da especificidade que os sujeitos assumem no processo de modernizador que é o de serem livres duplamente – dos meios de produção e para escolherem onde vão vender suas forças de trabalho – , esta última sendo uma liberdade compulsória, uma vez que para sobreviver, este possuidor somente de

---

metrópole; ao contrário, nela se realizando” (CARLOS, 2008:32). Os dados da nota 2 ajudam visualizar tais mudanças dentro da metrópole.

<sup>66</sup> Os dados do Departamento Econômico do Banco Central apontam que em fevereiro de 2012 a expansão do crédito bancário atingiu o patamar de 50,7% em relação ao Produto Interno Bruto (PIB), ou seja, mais da metade da riqueza produzida, no caso movimentada no país, é composta por créditos. De acordo com estimativas do BC, o volume de crédito bancário atingiu R\$ 3,736 trilhões em 2011, do total de créditos, R\$1.395 bilhões (63,9%) se referem a recursos livres do sistema financeiro e R\$788,9 bilhões a créditos direcionados em 2012 (BACEN, 2012). Segundo o Banco Central, em crédito R\$692,2 bilhões dos recursos livres foram destinados a pessoas físicas, o saldo de operações com pessoas jurídicas (empresas) soma R\$702,6 bilhões dos recursos livres e os R\$242,3 bilhões direcionados ao crédito habitacional (BACEN, 2012).

força de trabalho tem que inexoravelmente realizar sua mercadoria, ou seja, empregar-se (GAUDEMAR, 1977: 189).

Esta mercadoria especial, a força de trabalho, que se leva ao mercado pra ser realizada, está em relação direta e de dependência para com o capital para se reproduzir, sendo esta relação a que caracteriza o processo de valorização. Esta relação é a toda reestruturação das forças produtivas restabelecida, no caso, negando-se o consumo de trabalho vivo no processo produtivo (MARX, 2011: 640-641). Assim, forma-se um excedente populacional relativo ao capital, superpopulação relativa crescente.

“Ela é criada pelo simples processo de “liberar” constantemente parte dos trabalhadores, por métodos que diminuem o número de trabalhadores ocupados em relação à produção aumentada. Toda a forma de movimento da indústria moderna decorre, portanto, da constante transformação de parte da população trabalhadora em braços desempregados ou semi-empregados”. (MARX, 1986, I, t. 2: 263)

Diante disto, “a força de trabalho deve ser móvel, isto é, capaz de manter os locais preparados pelo capital, quer tenham sido escolhidos quer impostos”, a mobilidade neste sentido se refere a ser “apta para as deslocações e modificações do seu emprego”, sendo no limite “indiferente ao conteúdo do seu emprego como o capital o é de onde investe” desde que sua finalidade, o lucro seja satisfatório, para o trabalhador esta indiferença, posta mais pela objetividade da reprodução do que pela subjetividade, ou seja, pela objetivação, se manifesta diante de pouco importar o emprego “desde que o salário recebido em troca seja satisfatório” (GAUDEMAR, 1977: 190-191). Por conseguinte, nos surge a questão de pensar como esta mobilidade é reforçada no desenvolvimento crítico do processo de modernização e de como a mobilidade repercute no cotidiano destes trabalhadores “livres” e “mobilizados”.

Contudo, e isto decorre diretamente da expressão primeira de nosso objeto de pesquisa, a mobilidade, mesmo que necessária aos trabalhadores não é garantida. Esta não garantia se mostra como dificuldade e até mesmo impossibilidade de um deslocamento espacial, como, por exemplo, pane e paralisação dos trens, e também como não realização da força de trabalho, ou seja, desemprego ou “sub-emprego” como aponta MARX (1983: 263). Estas duas negativas, a da mobilidade urbana em seu aspecto socioespacial, deriva-se do processo específico de produção do espaço crítico da metrópole que, enquanto mercadoria, tem na escassez um mecanismo que permite a especulação sobre os espaços disponíveis e os a serem “abertos”, que são postos e submetidos à lógica de mercado do solo e equipamentos urbanos (DAMIANI, 2004) (DAMIANI, 2008) (CARLOS, 2008).

### **3.3 – Cotidiano Cindido**

O conceito de cotidiano por nós adotado é o que entende este como posto pela modernização, assim sendo, produto moderno em que a vida se reproduz imersa no processo modernizador (LEFEBVRE, 1972). Por essa razão, compartilhamos a visão de GONÇALVES (2011:115) de que “é sobre ele, é nele, que o mundo inteiro se reproduz”, onde as relações “aparentemente diretas entre coisas e pessoas constituem a cotidianidade” (idem).

“Lo cotidiano, em su trivialidad, se compone de repeticiones: gestos en el trabajo y fuera del trabajo, movimientos mecánicos (los de las manos y los del cuerpo, y también los de las piezas y los dispositivos, rotación o día y vuelta), horas, días, semanas, meses, años; repeticiones lineales y repeticiones cíclicas, tiempo de la naturaleza y tiempo de la racionalidad, etecétera. El estudio de la actividad creadora conduce hacia el análisis de la reproducción, es decir, de las condiciones en que las actividades productoras de objetos o de obras se reproducen ellas mismas, recomienzan, renudan sus relaciones constitutivas o, por el contrario, se transforman por modificaciones graduales por saltos”.(LEFEBVRE, 1972: 29)

No sentido acima exposto, a análise em nível do cotidiano é o não desconsiderar do trivial, do banal e o superficial, mas levá-lo até seu limite, sem reduzir desta maneira a esfera da reprodução a da produção, mas sim, por isto ser importante a abordagem nos termos de níveis (LEFEBVRE, 1973: 181-182) para aprofundar o conhecimento sobre esta relação dialética entre ambos os momentos. Daí então SEABRA (2004: 181) apontar que “a vida cotidiana como conceito, corresponde a uma articulação que totaliza espaço e tempo na modernidade; que reúne e distingue, em diferentes níveis, o particular e o geral, o singular e o universal, o abstrato e o corpóreo”.

Sintetizando por qual entendimento estudaremos e criticaremos em nosso trabalho o cotidiano, afirmamos que “o estudo da vida cotidiana [...] determina assim, o lugar de onde se formulam os problemas da produção em sentido amplo: a forma em que é produzida a existência social dos seres humanos [...]” (LEFEBVRE, 1972: 35), por isto imprescindível ao nosso estudo. Contudo, nos fica a questão de tentar problematizar durante a pesquisa a efetivação de um cotidiano no contexto de crise da reprodução ampliada do capital, e o mais caro a nossa pesquisa que é a concepção de que “é nele que a abstração, a burocracia e todo tipo de exploração e supressão se manifestam, é também nele que se manifesta o que ainda resta de espontaneidade, pois há algo que sempre escapa da organização burocrática e dos burocratas” (GONÇALVES, 2011: 118).

Para nossa proposta de pesquisa a conceituação de LEFEBVRE (1972) sobre o cotidiano é fundamental para pensar os “quebra quebras” contextualizando-os na reprodução crítica da metrópole, em que a sobrevivência passa por uma cisão e necessária mobilidade da população abstraída enquanto força de trabalho.

“La vida cotidiana se establece y se fija en el mundo moderno; se situa cada vez más como um nivel de realidade no real. Se hace vez funcional y estructural; no esta unida, pues se trata a vez de la vida del trabajo, de la vida privada, de la vida em la habitación, de la vida em los ocios. Esta desunida y al mesmo tiempo es monótona, puesto que en todos esos sectores hay pasividad, no-participación, espectáculo generalizado, impotencia em particular tambien em la vida del trabajo

como em la vida privada y em lós ócios. Esta cotidianid es, por conseguinte, cada vez más inacceptable. La contestación de ló cotidiano es hoy solamente poner em cuestión la cultura, el conociento, la política, es decir, reunir la totalidad y jugar el papel que há jugado la negatividad em el pensamiento de Hegel y de Marx”. (idem: 130)

Através da insurgência do espaço vivido (LEFEBVRE, 1974) poderemos pensar os sentidos possíveis que apontam os “quebra quebras”.

#### **4. – Objetivos Gerais**

Pesquisar os eventos de “quebra quebras” em sua relação com o cotidiano (LEFEBVRE, 1972 ) dos passageiros da CPTM em sua mobilidade no contexto da reprodução crítica da metrópole (DAMIANI, 2004) em sua produção espacial que simultaneamente a afirma e nega (ALFREDO, 1999), resultando em uma mobilidade negada interna à metrópole é nosso objetivo central de pesquisa.

##### **4.1 - Objetivos Específicos**

- Aprofundar a reflexão sobre a relação do espaço concebido, espaço percebido e espaço vivido em nosso recorte de pesquisa – rede de transporte ferroviário de passageiros da CPTM –, movimento que acreditamos ser necessário para a compreensão da produção do espaço (LEFEBVRE, 1974) metropolitano em seu movimento contraditório, sendo assim, na abordagem considerados importantes todos os níveis de produção e reprodução do e no espaço urbano crítico (DAMIANI, 2004).

- Analisar e problematizar a vida cotidiana dos passageiros dos trens suburbanos que dia a dia enfrentam as mais adversas situações em vista de se reproduzirem mediante a venda de suas forças de trabalho em um mercado retraído e cada vez mais exigente frente às ofertas de trabalho. Buscaremos também compreender o entrelaçamento desta retração do mercado de trabalho com a cada vez maior



dependência para com os capitais financeiros (públicos e privados). Isto nos permitirá verificar a importância destes “financiamentos” para a reprodução da vida desta população em questão.

- Investigar os eventos de “quebra quebras” de trens no período de passagem do século XX ao XXI, relacionando-os à reprodução da metrópole no contexto de crise e reestruturação das forças produtivas e da mobilidade do trabalho deste processo derivada.

- Entender as transformações nas relações sociais de produção e seu impacto no trabalho mobilizado, pesquisando, inclusive, se e por quais meios a mobilidade destes trabalhadores é assegurada ou não pelo sistema de transporte metropolitano em questão (ferroviário), delimitamos os trabalhos de campo, deste modo, às linhas da CPTM e seu entorno imediato.

- Buscar no decorrer da pesquisa responder se é possível se falar de formação da vida cotidiana e cotidianidade no contexto de urbanização e mobilidade críticas, sendo os “quebra quebras” nossa entrada de pesquisa.

- Estabelecer o debate entre as linhas teóricas que por um lado vê nos levantes populares o surgir das possibilidades de contestação como faz NUNES e JACOBI (1984) e outras que colocam tais eventos como reprodutores e insuficientes como o caso de MARTINS (1996).

## **5. MATERIAIS, MÉTODOS E PLANO DE TRABALHO**

Apresentamos, portanto, uma proposta de pesquisa teórica e empírica que consistirá, respectivamente, em uma revisão bibliográfica dos textos consagrados sobre os temas apresentados e na realização de trabalhos de campo com pesquisa de documentos e levantamento de dados. Assim, acreditamos que podemos completar ou mesmo repensar fontes das mais diversas e construir panoramas que permitam entendimentos da história e dos processos de transformação locais mais atuais, sempre articulados às pesquisas teóricas. O período de desenvolvimento desta dissertação é de 36 meses, cumprindo as etapas a seguir apresentadas.

5.1 Revisão bibliográfica – A revisão bibliográfica deverá abordar os seguintes temas: o debate sobre a Territorialização do Capital e a produção do espaço da metrópole paulista; o processo imanente a metrópole de periferização; a vida cotidiana dos trabalhadores suburbanos usuários dos trens da CPTM; os levantes espontâneos de revoltas conhecidos como “quebra quebras” e a crise da reprodução capitalista.

5.2 Compreensão dos processos históricos, pesquisa em documentos e levantamento de dados: na Internet e em acervos públicos (anuários) para análise(a respeito da dinâmica populacional, mercado de trabalho, negócios imobiliário e infraestrutura de transporte ferroviários de passageiros) de fontes documentais oficiais: como Seade (Fundação Estadual de Análise de Dados - <http://www.seade.gov.br/>), Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística ([www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br)), Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos ([www.dieese.gov.br](http://www.dieese.gov.br)), Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (<http://smdu.prefeitura.sp.gov.br>), Banco Central (<http://www.bcb.gov.br/pt-br/paginas/default.aspx>) Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED) ([www.portal.mte.gov.br](http://www.portal.mte.gov.br)), BNDES ([www.bndes.gov.br](http://www.bndes.gov.br)), Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (<http://www.cptm.sp.gov.br/>), assim como jornais e noticiários paulistas.

5.2.1- Compreensão (atravessando todos os objetivos específicos) da constituição da cotidianidade dos passageiros metropolitanos de trens, por meio de materiais bibliográficos que abordem a questão da vida cotidiana como LEFEBVRE (1961), SEABRA (2004), GONÇALVES (2011), MARTINS (2002) documentos que ofereçam reflexões das quais acreditamos não poder se furtar para atingirmos a realização do objetivo da pesquisa. Conjuntamente com a bibliografia a respeito da vida cotidiana, e como exigência desta, o aprofundamento dos estudos sobre a reprodução crítica do capital, o que nos auxiliará pensar e compreender mais a fundo seus desdobramentos sobre a formação e expansão metropolitana, a própria vida cotidiana dela derivada, o acirramento das contradições e seus tensionamentos, para isto a retomada das obras e textos marxianos também será por nós realizada.

5.2.2 - Verificação da existência se de fato os usuários dos trens tem formado um cotidiano e como este se constitui no momento de ficcionalização do capital, tendo a questão se é o trabalho ou o crédito, ou ambos combinados que possibilitam e engendram a cotidianidade na vida destes.

5.2.3 - Entendimento das transformações nas relações de produção, das condições de trabalho dos trabalhadores metropolitanos e da crescente precarização dos mesmos por meio das estatísticas e relatórios das organizações da sociedade civil e dos órgãos do governo. Nestes documentos encontramos o número de trabalhadores desempregados, as atividades que exercem, a renda mensal média, as formas de remuneração dos trabalhadores, os setores e ramos que estão empregados e os impactos das transformações nas relações de produção para o trabalhador.

5.3 Pesquisa de campo – A pesquisa de campo deve atentar para a observação da realidade vivenciada diariamente pelos passageiros da CPTM e as formas de como o espaço concebido/percebido é vivido pelos passageiros dos trens; isto através do levantamento de documentos (levantamento estatístico de volume de passageiros transportados, ocorrências de quebre quebras, melhorias no sistema de transporte); e especialmente pela realização de entrevistas qualitativas abertas com usuários dos trens. Serão realizadas entrevistas com outros agentes envolvidos nesta realidade, como autoridades políticas locais, sindicalistas, técnicos e agentes da CPTM, engenheiros de transporte, etc. Tal momento tem pertinência para estabelecermos as relações e contradições entre as hipóteses teóricas da pesquisa com sua realidade empírica.

5.3.1 Entrevistas Qualitativas Abertas<sup>67</sup> – Estas devem focar os sujeitos acima destacados. Projetamos entrevistar os sujeitos que para se mobilizarem fazem uso dos trens da CPTM, com a finalidade de compreender o impacto deste transporte relacionando-o às transformações das relações sociais de produção no momento da crise da sociedade do trabalho.

---

<sup>67</sup>É possível, a partir da crítica que Marx (1982) elabora à filosofia hegeliana, estabelecer um pressuposto a ser confrontado nas entrevistas. Para Marx, Hegel, principalmente na *Fenomenologia do Espírito*, confunde a relação sujeito X objeto do conhecimento, já que concebe o mundo material como “alienação” do Espírito Absoluto (HEGEL, 2003), na tentativa de se realizar. Marx diz que tal movimento de absolutização do pensar ocorre, justamente, em razão da própria *abstração real* (fetiche da mercadoria), que apaga a história do movimento objetivo que constitui o pensamento, aparecendo aos sujeitos como se estes fossem responsáveis pelo controle do próprio processo histórico.

5.4 Sistematização dos estudos – Será realizada com organização de anotações de campo, transcrição das entrevistas gravadas, composição de tabelas e ordenação e classificação dos dados e informações de toda documentação levantada.

5.5 Análise dos dados e documentos – Se constituirá de estudo aprofundado do material observado em campo, dos dados levantados e dos documentos analisados, iniciando a comparação com os estudos teóricos e seu debate com a bibliografia referente.

5.6 Redação parcial – Redação dos relatórios preliminares e parciais, que incluirão os primeiros trabalhos de campo e os estudos realizados, já incorporando os primeiros resultados da pesquisa empírica, o que servirá como diretriz para o prosseguimento do projeto.

5.7 Redação final da tese – A ser realizada textualmente após os trabalhos de campo ao longo da pesquisa no ultimo semestre vigente do projeto.

## 5. CRONOGRAMA DE ATIVIDADES

Tarefas/Meses	1-6	6-12	12-18	18-24	24-36
5.1- Revisão bibliográfica	X	X	X	X	
5.2 - Compreensão dos processos históricos	X	X	X		
5.3 - Preparação do trabalho de campo	X	X			
5.3 - Trabalho de campo		X	X	X	
5.4 - Sistematização dos estudos			X	X	X
5.5 - Análise do material recolhido			X	X	X
5.6 - Elaboração escrita (exigências parciais)			X		

5.7 - Redação da dissertação				X	X
------------------------------	--	--	--	---	---

## **6 – Bibliografia**

AGORA. *Pane em trem da CPTM acaba em quebra-quebra no Brás*. Disponível em: <http://www.agora.uol.com.br/saopaulo/ult10103u1058797.shtml>. Consultado em 01 out. 2012.

ALFREDO, Anselmo. *A luta pela cidade na metrópole de São Paul: do projeto a construção da Avenida Água Espraiada*. São Paulo, 1999. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

\_\_\_\_\_. *Formação econômico-social brasileira; Mobilização do trabalho e configurações territoriais*. Edição do autor, 2005 (Mimeo).

BACEN – Banco Central do Brasil. *“Política monetária e operações de crédito do sistema financeiro”*. Brasília, 2012. Disponível em: <<http://www.bcb.gov.br/?ECOIMPOM>>. Acesso em: 10/08/2012.

BORGES, Basanufu Gomides. *O despertar dos dormentes*. Goiânia, Cegraf, 1990.

CARLOS, Ana Fani Alessandrini. *A reprodução da cidade como “negócio”*. In: *Urbanização e Mundialização: estudo sobre a Metrópole*. São Paulo, Contexto, 2008.

CPTM. Companhia Paulista de Trens Metropolitanos. *Dados Gerais*. Disponível em: [http://www.cptm.sp.gov.br/e\\_companhia/gerais.asp](http://www.cptm.sp.gov.br/e_companhia/gerais.asp) . Consultado em: 02 out. 2012.

CORRÊA, Roberto Lobato. *O espaço urbano*. São Paulo, Ed. Ática, 1989.

DAMIANI, Amélia Luisa. *Urbanização crítica e situação geográfica a partir da Metrópole de São Paulo*. In: *Geografia de São Paulo*. São Paulo, Contexto, 2004.

\_\_\_\_\_. *A geografia e a produção do espaço da metrópole: entre o público e o privado*. In: *Urbanização e Mundialização: estudo sobre a Metrópole*. São Paulo, Contexto, 2008.

DIÁRIO do Grande ABC. *Tumulto em Francisco Morato Fecha estação da CPTM*. Disponível em: <http://www.dgabc.com.br/News/5949528/tumulto-em-francisco-morato-fecha-estacao-da-cptm.aspx>. Consultado em: 01 out. 2012.

GAUDEMAR, Jean Paul de. *Mobilidade do trabalho e acumulação do capital*. Lisboa, Estampa, 1977.

GEORGE, Pierre. *Populações Ativas*. São Paulo/Rio de Janeiro, Difel, 1979.

GONÇALVES, Glauco Roberto. *A crise da cidade em jogo: o futebol na contramão em ruas da Penha*. 2011. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

GONÇALVES, Jean Pires de Azevedo. *Ocupar, Resistir, Construir, Morar*. São Paulo, 2012. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

KURZ, Robert. A ascensão do dinheiro aos céus. *Revista Krisis*, n. 16-17, 1995. Disponível em: <<http://obeco.planetaclix.pt/rkurz101.htm>>. Acesso em: maio 2008.

\_\_\_\_\_. *O colapso da modernização: da derrocada do socialismo de caserna à crise da economia mundial*. 5. ed. São Paulo, Paz e Terra, 2004.

LENCIONI, Sandra. *A emergência de um novo fato urbano de caráter metropolitano em São Paulo*. In: Boletim Paulista de Geografia, n. 82, São Paulo, set. 2005.

\_\_\_\_\_. *Região e Geografia*. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, 2009.

Lefebvre, Henry. *Critique de la vie quotidienne, Vol II: Fondements d'une sociologie de la quotidienneté*. Paris, Éditions L'arche, 1961.

\_\_\_\_\_. *La vida cotidiana em el mundo moderno*. Madri, Alianza Editorial, 1972.

\_\_\_\_\_. *Mas alla del estructuralismo*. Buenos Aires, La Pleyade, 1973.

\_\_\_\_\_. *A produção do espaço*. Tradução de Sérgio Martins. Edição do tradutor, 1974. (Mimeo)

MARTINS, Flavia Elaine da Silva. *A re (produção) social da escala metropolitana: um estudo sobre a abertura de capitais nas incorporadoras e sobre o endividamento imobiliário urbano em São Paulo*. . São Paulo, 2010. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

MARTINS, Jose de Souza. *Linchamento, o lado sombrio da mente conservadora*. In: Tempo Social; Rev. Sociol. USP, São Paulo, **8** (2): 11-26, outubro de 1996.

\_\_\_\_\_. *Subúrbio*. São Paulo, Ed. Unesp, 2002.

MARX, Karl. *Para a Crítica da Economia Política*. São Paulo, Editora Abril Cultural, 1982. (Série “Os Economistas”).

\_\_\_\_\_. *O Capital – Crítica da Economia Política*. 5 Volumes. São Paulo, Abril Cultural, 1983. (Série “Os Economistas”).

\_\_\_\_\_. *Grundrisse: Manuscritos Econômicos de 1857 – 1858: esboços da crítica da Economia Política*. São Paulo, Boitempo; Rio de Janeiro, Ed. UFRJ, 2011.

NUNES, Edison; JACOBI, Pedro. *A cara Nova do Movimento Popular*. In: Lua Nova vol.1 no.3 São Paulo, Dec. 1984.

PAIVA, Carlos. *Distribuição da população na Região Metropolitana de São Paulo*. 2008. Disponível em: <http://observasaude.fundap.sp.gov.br/RgMetropolitana/Condio%20de%20Vida%20e%20Sade/Informa%C3%A7%C3%A3o%20Demogr%C3%A1fica/PopRMS%20P07.pdf>, Consultado em: 01 out. 2012.

PITTA, Fábio Teixeira. *Modernização retardatária e indústria sucroalcooleira paulista: o Proálcool como reprodução fictícia do capital em crise*. São Paulo, 2011. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

POSTONE, Moishe. *Time, Labor and Social Domination: a Reinterpretation on Marx Critical Theory*. Cambridge University Press, 1993.

PRADO JR. Caio. *A cidade de São Paulo: Geografia Histórica*. São Paulo, Brasiliense, 1998.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da estrada de ferro Noroeste do Brasil*. Campo Grande, MS: Editora UFMS, 1997.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo 1870-1940*. São Paulo, Ed.Hucitec, 1981.

SCHOLZ, Roswitha. "Das Geschlecht des Kapitalismus – Feministische Theorien und die postmoderne Metamorphose des Patriarchats [O Sexo do Capitalismo – Teorias Feministas e Metamorfose Pós-Moderna do Patriarcado]", Horlemann, 2000, pag. 13-23. Disponível em português em: <http://obeco.planetaclix.pt/roswitha-scholz6.htm>. Consultado em: 01 out. 2012.

SEABRA, Odette Carvalho. "Território do uso: cotidiano e modo de vida." in: CIDADES: Revista Científica Grupo de Estudos Urbanos, v.1, n.1, 2004. Presidente Prudente: UNESP, 2004.

\_\_\_\_\_. *São Paulo: a cidade, os bairros e a periferia*. In: Geografias de São Paulo, São Paulo, Contexto, 2004.

SECRETARIA Municipal de Desenvolvimento Urbano. *Histórico demográfico da Região Metropolitana de São Paulo*. 2010. Disponível em: [http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico\\_demografico/tabelas/pop\\_brasil.php](http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/tabelas/pop_brasil.php), Consultado em: 27 set. 2012.

SISTEMA Estadual de Análise de Dados (SEADE). *Pesquisa de Emprego e Desemprego – PED – Região Metropolitana de São Paulo*. 2012. Disponível em: <http://www.seade.gov.br/produtos/ped/index.php>, Consultado em: 12 out. 2012.

STEFANI, Célia Regina Baider. *O sistema ferroviário paulista: um estudo sobre o transporte de passageiros sobre trilhos*. São Paulo, 2007. Dissertação (Mestrado em



Geografia Humana) – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

ULIAN, Flávia. *Sistema de transporte de passageiros em tempos de reestruturação produtiva na Região Metropolitana de São Paulo*. São Paulo, 2008. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

VALOR. *Região Metropolitana de São Paulo tem índice de emprego estagnado, diz Dieese*. 2012. Disponível em: <http://www.valor.com.br/brasil/2845384/regiao-metropolitana-de-sp-tem-nivel-de-ocupacao-estagnado-diz-dieese>, Consultado em: 10 out. 2012.

VIOMUNDO. *Trem da CPTM quebra, PM age contra passageiros revoltados*. Disponível em: <http://www.viomundo.com.br/denuncias/trem-da-cptm-quebra-passageiros-se-revoltam-pm-age.html>. Consultado em: 01 out. 2012.