

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
PUC-SP**

Eduardo Castro Couto

**“No próximo, desce!”
O transporte clandestino na zona sul de São Paulo (1989-2004).**

MESTRADO EM HISTÓRIA

**SÃO PAULO
2009**

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE SÃO PAULO
PUC-SP

Eduardo Castro Couto

“No próximo, desce!”

O transporte clandestino na zona sul de São Paulo (1989-2004).

MESTRADO EM HISTÓRIA

Dissertação apresentada à Banca Examinadora como exigência parcial para obtenção do título de Mestre em História pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, sob a orientação da Prof^a Dr^a Olga Brites.

SÃO PAULO

2009

Banca Examinadora

AGRADECIMENTOS

Escrever sobre o transporte coletivo – uma temática que me fascinou desde adolescente em São Paulo –, só foi possível devido à ajuda de algumas pessoas e instituições que viabilizaram a realização deste trabalho.

Aos entrevistados: André Santana, Antônio Macário, Francisco das Chagas Chaves, Gladson Kalinauskas, Luciano Carlos dos Santos, Luis Teófilo, Moisés Gomes e Senival Moura, que aceitaram compartilhar e narrar as suas experiências de trabalhadores informais no transporte coletivo na cidade de São Paulo.

Às funcionárias Bete e Bruna, da Associação Nacional de Transportes Públicos em São Paulo, SP, que me disponibilizaram o acesso aos documentos produzidos por esta instituição em sua biblioteca. Por intermédio desta instituição, obtive a consulta de documentos produzidos por órgãos públicos e privados ligados à questão do transporte urbano no município.

Às estagiárias do Museu dos Transportes Públicos “Gaetano Ferolla” em São Paulo, SP, que me possibilitaram o acesso aos documentos existentes em seu acervo. A produção consultada no Museu me foi de grande valia para a produção deste trabalho.

Ao funcionário Reinaldo, da Cooperativa dos Trabalhadores Autônomos em Transportes do Estado de São Paulo (Cooperpam), em contatar com a direção desta cooperativa para que eu pudesse realizar as entrevistas com Antônio Macário, Luis Teófilo e Moisés Gomes.

Ao assessor Giba, pelo contato com o vereador Senival Moura, que aceitou relatar e compartilhar a sua experiência como fundador do sindicato das lotações (Sindilotação) e também como trabalhador informal no setor de transportes no município de São Paulo.

À Alice Brito, André Couto e Flávia Kalinauskas que intermediaram os contatos com os entrevistados Francisco das Chagas Chaves, André Santana e Gladson Kalinauskas, para que pudessem narrar as suas experiências como trabalhadores informais no transporte de passageiros na zona Sul de São Paulo.

À minha orientadora professora doutora Olga Brites, por toda a sua dedicação e carinho durante o processo de elaboração deste trabalho. Suas intervenções,

incentivos e conselhos foram fundamentais para que o meu desejo de discutir sobre o transporte coletivo, nesta região da cidade onde nasci e vivo, se tornasse uma realidade.

Aos professores do Programa de Estudos Pós-Graduados em História da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo: Antônio Rago Filho, Estefânia Knotz Canguçu Fraga, Márcia D'Aléssio e Yara Aun Khoury, que contribuíram com suas intervenções ocorridas nas disciplinas ministradas durante o curso.

À professora doutora Maria do Rosário Cunha Peixoto, do Programa de Estudos Pós-Graduados em História da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, e ao professor Rodrigo Ribeiro Paziani, da Fundação Educacional Fernandópolis, SP, pelas intervenções e recomendações realizadas durante a qualificação, que foram feitas com o propósito de corrigir os equívocos durante o processo de escrita deste trabalho.

À CAPES, pela concessão de uma bolsa de estudos – indicada pelo Programa de Estudos Pós-Graduados em História –, possibilitando a realização desta pesquisa durante o mestrado.

A Rodrigo Ribeiro Paziani e José Luís Feijó Nunes, que contribuíram com indicações e sugestões para que uma proposta de pesquisa se tornasse viável para ser desenvolvida no mestrado.

Aos amigos das Escolas Estaduais “João Ramalho” e “Senador Filinto Müller” em Diadema, SP.

Aos ex-alunos das escolas onde trabalhei nestes 12 anos que, de certa maneira, me incentivaram a não desistir diante das adversidades encontradas no cotidiano no magistério: Anna Ortega, Caroline Oliveira, Raquel Melo, Renata de Oliveira, Dayana Pedrosa, Evelyn Lepka, Elizangela Milanez, David Douglas, Robson D'Olival, Sumaya Lira, Ricardo Teles, Thaís Conde, Talita Chaves, Mariana Nascimento e Ana Afonso.

Aos amigos: José Ribeiro, Máisa Martins, Maristela Capel, Raquel Santana, José F. Nunes, Ubiratan Arrais, Gabriela Brito, Daiana Rodrigues, Priscilla Cardoso.

À minha família e à Karla Renata Lima, que são muito importantes para mim e entenderam a relevância deste trabalho me ajudando nos momentos difíceis e nas minhas ausências para a dedicação nesta pesquisa.

***“Acho que as lembranças são cócegas invisíveis
que ficam dentro das pessoas”***

Ondjaki

AvóDezanove e o segredo do soviético.

RESUMO

COUTO, Eduardo Castro. *“No próximo, desce!”*: O transporte clandestino na zona sul de São Paulo (1989-2004).

Este trabalho aborda como foram constituídas as relações sociais vividas entre os trabalhadores – identificados como perueiros – envolvidos com a informalidade no transporte coletivo na região sul em São Paulo entre o período de 1989 a 2004. Além disso, este estudo procura compreender se o fenômeno do transporte ilegal contribuiu para as transformações do espaço urbano desta área da cidade.

A zona sul de São Paulo é uma das áreas mais populosas do município. Os bairros que fazem parte desta região apresentam uma série de contrastes marcantes na vida de seus habitantes. São geralmente marcados pela ausência, total ou parcial, dos direitos sociais para a população mais pobre. Em contrapartida, há bairros voltados para as classes mais favorecidas (média e média alta), com bolsões habitacionais e condomínios de luxo e, em algumas situações, delimitando uma frágil linha com a pobreza e miséria vizinhas. O período proposto para esta pesquisa é caracterizado pelo avanço do neoliberalismo, da desregulamentação das economias mundiais e o crescimento da informalidade no mercado de trabalho.

Para perceber como se estabeleceram as relações de disputa e poder pelo direito à circulação na cidade e as tensões advindas com o fenômeno da informalidade nesta região da cidade, foram analisadas fontes como as narrativas de trabalhadores informais participantes desta experiência, a produção de estudiosos do transporte sobre o tema e as políticas públicas para o transporte em São Paulo.

Palavras-chave: Perueiros. Transporte coletivo. Zona sul. Informalidade. Espaço urbano. Cidade de São Paulo.

ABSTRACT

COUTO, Eduardo Castro. *“No próximo, desce!”*: O transporte clandestino na zona sul de São Paulo (1989-2004)

This work examines how social relations among workers — identified as “perueiros” — involved with informality work in the public transport in the south region of São Paulo from 1989 to 2004 were constituted. Besides, this study tries to understand if the phenomenon of legal transport has contributed to the transformation of the urban space from this area of the city.

The south area of São Paulo is one of the most populous areas in the district. The neighborhoods that are part of this region present a series of striking contrasts in the life of its inhabitants which are generally marked by the absence — total or partial — of social rights for the poor population. On the other hand, there are neighborhoods for the most privileged classes (medium and upper middle class) with housing and luxury condominiums and in some situations delimiting a fragile line with poverty and misery that live nearby. The period proposed for this research is characterized by the advancement of neoliberalism, deregulation of world economies and the growth of informality in the labor market.

In order to understand how relationships of dispute and power for the right to circulation and the tensions resulting from the phenomenon of informality in this region sources such as the narratives of the informal workers that took part in this experience, the production of scholars about public transport and public politics for the transport in São Paulo were used.

KEYWORDS: “Perueiros”. Collective transportation. South area. Informality. Urban space. City of São Paulo.

SUMÁRIO

CONSIDERAÇÕES INICIAIS	09
 CAPÍTULO 1	
A CIDADE E O TRANSPORTE COLETIVO EM SÃO PAULO	25
1.1 O Transporte coletivo na cidade de São Paulo (1989-2004)	37
 CAPÍTULO 2	
O SABER TÉCNICO E A INFORMALIDADE NO TRANSPORTE	49
2.1 Os documentos setoriais	69
 CAPÍTULO 3	
OS TRABALHADORES INFORMAIS NA ZONA SUL: PRÁTICAS E EXPERIÊNCIAS	76
3.1 O trabalho com o transporte à margem da Lei	77
3.2 O relacionamento com o poder público	92
3.3 As formas de organização	100
 CONSIDERAÇÕES FINAIS	 111
 REFERÊNCIAS	 115
 APÊNDICE	 124

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

O presente estudo pretende entender como se construíram as relações sociais vividas entre os trabalhadores envolvidos com a informalidade¹ do transporte de passageiros na zona sul da cidade de São Paulo com o poder público. Assim me pergunto como foram forjadas as representações enquanto sujeitos históricos e procuro perceber se a ascensão da informalidade contribuiu para as transformações do espaço urbano desta região da cidade de São Paulo entre 1989 e 2004. Procuro dar visibilidade às tensões que envolvem esta experiência, considerando as relações entre empresários, donos de ônibus na cidade de São Paulo, e trabalhadores que vivem a experiência do transporte clandestino, que não são legalizados pelo poder público e ainda sua relação com os usuários deste transporte.

Através desta experiência, os donos de transporte clandestino constituem uma cartografia da cidade para justificar a sua presença em áreas aonde os ônibus não chegam, desprovidas de qualquer recurso, áreas que não aparecem no mapa da cidade, ignoradas pelo poder público e pelos donos de frotas de ônibus.

Além disto, os trabalhadores informais constituem um vocabulário que facilita a comunicação entre eles na luta contra a fiscalização de que são alvos.

A opção por este recorte temporal deveu-se a um momento de transformações na operação e gerenciamento do transporte urbano na cidade de São Paulo relacionado ao crescimento do fenômeno da informalidade no setor, em todo o Brasil. As políticas públicas de transporte urbano nas gestões da municipalidade paulistana – Luiza Erundina (1989-1992), Paulo Maluf (1993-1996), Celso Pitta (1997-2000) e Marta Suplicy (2001-2004) –, abordadas neste estudo se propuseram, de acordo com os seus interesses políticos diferenciados, a buscar soluções para os principais problemas ligados ao transporte coletivo para a população. Apesar disso, as deficiências existentes no sistema, na prestação do serviço como um todo, possibilitaram a organização e a atuação do transporte irregular na cidade.

O interesse por este tema – o transporte coletivo, mais especificamente, o transporte informal de passageiros na região sul da cidade – vai ao encontro da minha experiência como usuário do sistema de transporte coletivo, formal ou

¹ A denominação para identificar estes sujeitos sociais será melhor explicitada no segundo capítulo.

clandestino, dos anos 1980 até os dias de hoje. A palavra “*clandestino*” é usada pelo poder público para poder penalizar aqueles que não correspondem aos interesses do poder político e dos empresários.

A questão do transporte urbano de passageiros é alvo de interesse de estudiosos e de pessoas leigas, do ponto de vista técnico e científico, sobre este assunto. Assim me pergunto por que muitas pessoas têm certo fascínio pela questão do transporte coletivo no Brasil, mesmo não sendo especialistas no assunto? O que leva as pessoas, principalmente com o advento da Internet, nas últimas décadas, a formarem grupos de discussões, muitas vezes calorosas, sobre o assunto em vários *sites*, como, por exemplo, o Orkut² e o Yahoo³? Existem milhares de comunidades envolvendo o transporte coletivo sob várias facetas: as modalidades de transporte coletivo (ônibus, trens, metrô, lotações, trólebus), os fabricantes de carrocerias, chassis e motores para ônibus (Caio, Mercedes Benz, Marcopolo, Volvo, Mafersa, Scania, Busscar, Volkswagen), as empresas de ônibus operantes ou fora do sistema na cidade de São Paulo (Viação Paratodos, Viação Cidade Tiradentes, Gatusa, CMTTC) ou cooperativas de transporte coletivo complementar (Cooperpam, UniCoopers, Transcooper).

Ao observar as discussões em uma comunidade do Orkut da Viação Paratodos, sobre o fato de que a empresa não aplicava uma distribuição igual dos novos ônibus a todas as linhas (conforme exigência da prefeitura de renovar a frota com idade de 10 anos ou mais), percebi que algumas pessoas não concordavam com tal divisão. Elas defendiam que a renovação deveria ocorrer nas linhas mais importantes e que passassem em regiões mais nobres da cidade. Várias respostas me chamaram a atenção: “Você quer andar em ônibus novos? Mude para o meu bairro”; “A linha da sua região não passa em nenhum lugar importante, portanto, os ônibus da sua região estão muito bons para você”; “Eu me sentiria humilhado ao andar em um ônibus velho na Avenida Ibirapuera”.

Em um “fotolog”⁴, um internauta esforça-se em explicar a origem do transporte clandestino na cidade de São Paulo:

² Site de relacionamentos e de comunidades sobre os assuntos mais variados.

³ Site norte-americano de busca de informações, correio eletrônico e grupos de discussão de diversos assuntos.

⁴ De acordo com a enciclopédia livre na Internet, Wikipédia, um fotolog é “um registro publicado na World Wide Web com fotos colocadas em ordem cronológica, ou apenas inseridas pelo autor sem ordem, de forma parecida com um blog. Ainda podem-se colocar legendas retratando momentos bons de lazer. É parecido com um blog mas a diferença é predomina fotos ao invés de texto.” Disponível em: <<http://pt.wikipedia.org/wiki/Flog>>. Acesso em: 8 maio 2009.

[...] [Os clandestinos] surgiram antes dos anos 90, pois afinal, quem não se lembra dos famosos ÔNIBUS CLANDESTINOS, que paravam na maior cara de pau nos pontos finais das empresas existentes e faziam as mesmas linhas com verdadeiras carroças, e como o serviço das empresas nem sempre era bem executado, conforme o gosto do povo, eles até que quebraram o galho, por muitos anos. Quando a Prefeitura resolveu chegar junto e banir de vez os ônibus, era a vez das VANS clandestinas, aí a festa foi grande. Ficar parado em um ponto, esperando um filho da %\$#[sic] de um ônibus, sendo que a cada três segundos passava uma perua, com um cobrador gritando feito louco nos nossos ouvidos sem entrar, era considerado burrice naquela época. 'SANTO AMARO, [AVENIDA] TEOTONIO VILELA DIRETO [...] PODE ENTRAR QUE TÁ VAZIO...'⁵.

Enfim, a frase *“como o serviço das empresas nem sempre era bem executado, conforme gosto do povo”* – abordada na citação acima – pode ser entendida como a ineficiência e o desinteresse da municipalidade em tratar da questão de oferecer uma modalidade de transporte eficaz para as pessoas que viviam em regiões distantes da cidade; ou seja, o transporte coletivo de massa não é suficiente para responder a toda a demanda de passageiros, não consegue atender qualitativamente a periferia da cidade e o serviço é ruim, de uma forma geral.

Naquela época, o serviço de transporte público oferecido pela municipalidade, principalmente pelas empresas com as linhas menos rentáveis, era muito ruim. A empresa que atuava na região onde eu moro, Jardim Sônia (subdistrito de Cidade Ademar), era justamente a Viação Urbana Zona Sul, que sofria constantes intervenções da Companhia Municipal de Transportes Coletivos e tinha uma das piores frotas da cidade: carros velhos, mal conservados e que viviam quebrados pelas ruas. Quando havia quebra-quebra – em razão de greves de condutores desta empresa de ônibus – ficávamos literalmente a pé, pois não tínhamos alternativa alguma de transporte.

Por toda a região, ocorreram várias greves de condutores (várias delas foram longas, como a de 1991) ou “locoutes” promovidos pelo empresariado (quando havia evidências do conluio do sindicato dos condutores com os empresários) para forçar a municipalidade a aumentar a passagem de ônibus. E, em muitas situações, o transporte clandestino atuava no lugar de quem deveria garantir esse “direito” ao munícipe paulistano (o bordão *“transporte: direito do cidadão, dever do Estado”*, aliás, hoje aparece discretamente estampado nos

⁵ Outras informações sobre o transporte coletivo como, por exemplo, fotos e textos estão à disposição neste fotolog. Disponível em <<http://fotolog.terra.com.br/colecaobusdesp>: 31>. Acesso em: 11 nov. 2008.

ônibus e lotações da cidade), pois não havia interesse em explorar determinado ponto da periferia ou condições “técnicas” para isso.

Ao andar em um ônibus clandestino no ano de 1991, na periferia da zona sul da cidade, vi um material de propaganda produzido pelo sindicato das lotações e ônibus clandestinos, que tinha a seguinte palavra de ordem: “*O povo não é gado*”. O momento histórico na cidade de São Paulo foi o encerramento das discussões sobre a “tarifa-zero” e o início dos debates sobre a municipalização do transporte coletivo paulistano. O sindicato dos perueiros e dos condutores de ônibus clandestinos queria atrair a atenção dos usuários para a possibilidade de utilizar um meio de transporte que fosse mais confortável, rápido e prático em relação ao oferecido pela municipalidade ou pelas empresas contratadas pela prefeitura da cidade.

Em contrapartida, o sindicato patronal dos empresários de ônibus investiu em propaganda maciça nos meios de comunicação. Lembro-me que, na propaganda, uma criança, com ar triste, falava dos riscos de se usar o transporte clandestino de ônibus e lotações: “*Se você continuar a andar de ônibus clandestinos, mais motoristas de ônibus vão perder o emprego, como o meu pai*”. Foram constituídas estratégias para persuadir a população a usar o transporte regulamentado tendo como apelos à família nuclear e a sua preservação dependia da garantia do emprego ameaçada pela informalidade no setor. Nesta época, em 1999, eu dava aulas em uma turma de oitava série na Escola Estadual “Martins Pena”, no bairro de Cidade Ademar. Numa aula, começamos a falar sobre o transporte coletivo na cidade. Um dos alunos da sala, Eduardo, defendeu arduamente o fim dos clandestinos. Perguntei o porquê desse posicionamento e, sem hesitar, me disse: “*Professor, o meu pai é motorista e o dono da empresa disse que vai ter demissões se não acabarem com os perueiros na cidade*”.

Entendo que o transporte coletivo é um fator constitutivo das médias e grandes cidades como São Paulo. Além do fator constitutivo das cidades, o transporte coletivo é um meio de heterogeneização e a dispersão dos seus habitantes no espaço urbano⁶. A maioria da população da capital paulistana utiliza essa forma de transporte e realiza milhões de viagens todos os anos.

Na tabela a seguir, é possível notar que, em 2001, a contagem dos passageiros que utilizaram a lotação foi realizada entre os meses de setembro a

⁶ Mais informações sobre esta questão podem ser encontradas na pesquisa da antropóloga Janice Caiafa (2002; 2007) sobre as viagens de ônibus nas cidades do Rio de Janeiro e Nova Iorque.

dezembro. Em 2009, o levantamento de passageiros transportados foi o do mês de junho. O subsistema local (com a criação do sistema interligado na gestão Marta Suplicy) tinha como objetivo atender os passageiros que utilizam linhas de bairros e/ou de baixa demanda para as linhas com alta demanda e que circulam pelos corredores de ônibus paulistano. Tal subsistema enquadrava os ônibus e lotações regulamentados em cooperativas nas oito áreas em que o sistema dividiu a cidade, além da região central. Isso foi realizado, apesar das imprecisões quanto ao número de passageiros transportados pelo meio de transporte coletivo complementar e a integração promovida pelo bilhete único – que possibilitava ao passageiro fazer, num período de duas horas, quantas viagens fossem necessárias. Para diminuir as fraudes no sistema, este número de viagens foi reduzido, salvo em casos especiais, para quatro viagens em duas horas e em 2008 foi ampliado para três horas.

Fica evidente que tal forma de transporte é importante para os habitantes que vão ao trabalho, à escola, ao lazer na cidade e realizam integrações com o Metrô e a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos através do transporte coletivo complementar regulamentado. A tabela a seguir informa o número de passageiros transportados pelo sistema complementar⁷:

Ano	Sistema	Passageiro transportado	Sistema	Passageiro transportado
2001	Bairro a bairro	109.540.780	Lotação	54.714.117
2002	Bairro a bairro	121.738.763	Lotação	167.449.701
2003	Sistema Local	226.983.092	_____	_____
2004	Sistema Local	542.615.711	_____	_____
2005	Sistema Local	964.513.586	_____	_____
2006	Sistema Local	1.091.612.507	_____	_____
2007	Sistema Local	1.140.250.377	_____	_____
2008	Sistema Local	1.101.589.092	_____	_____
2009	Sistema Local	561.333.626		

Tabela 1 – Passageiros transportados no subsistema local de transportes em São Paulo – SP.
Fonte: <<http://www.sptrans.com.br/sptrans08/indicadores/passageiros/>> (adaptado)

⁷ As informações sobre o número de passageiros transportados pela cidade estão registradas no site da São Paulo Transportes S.A. desde 2001. A disposição dos dados foi adaptada para este trabalho. Disponível em: <www.sptrans.com.br/sptrans08/indicadores/passageiros/>. Acesso em: 3 maio 2009.

A escolha pela zona sul da cidade de São Paulo como cenário para o presente estudo dá-se por dois motivos.

O primeiro reside na sua importância histórica, econômica e social para o município. A região sul é uma das mais populosas. Os bairros que fazem parte da zona sul da cidade, pertencentes a estas subprefeituras, apresentam uma série de contrastes marcantes na vida de seus habitantes. Existem bairros reunidos nas subprefeituras de Campo Limpo, Capela do Socorro, Cidade Ademar, M'Boi Mirim, Parelheiros e Santo Amaro que, do ponto de vista social e urbano, apresentam índices preocupantes de violência (há a região conhecida como o triângulo da morte, formada pelos bairros de Jardim São Luís, Campo Limpo e Capão Redondo), falta e precarização de moradia, desemprego, ausência de saneamento básico e ocupação desordenada da região de mananciais, como as represas Billings e Guarapiranga. Enfim, são regiões marcadas pela ausência, total ou parcial, dos direitos sociais para a população mais pobre. Em contrapartida, há bairros voltados para as classes mais favorecidas (média e média alta), com bolsões habitacionais e condomínios de luxo; em algumas situações, delimitando uma frágil linha com a pobreza e miséria vizinhas.

A zona sul da cidade de São Paulo é uma região que, historicamente, possui um significativo parque industrial, como o bairro de Jurubatuba, por exemplo, que ainda agrega, apesar da guerra fiscal, transnacionais e empresas nacionais que movimentam a economia da região. A atividade comercial é algo bastante importante nesta região, com a existência de regiões de comércio popular, shoppings centers, escolas, universidades, clubes desportivos, escritórios comerciais de grandes instituições financeiras.

O segundo motivo que justifica a escolha desta região da cidade para analisar a temática do transporte informal foi perceber a efervescência e emergência deste meio de transporte na região e na cidade. Quando houve uma abertura do poder público e a incapacidade da municipalidade em atender a população da periferia de forma adequada, ou mesmo o desinteresse das empresas contratadas em atender a demanda de passageiros das áreas mais distantes, os sujeitos envolvidos na informalidade do sistema estabeleceram novas relações com a cidade e com as pessoas.

A clandestinidade do transporte de passageiros na zona sul da cidade de São Paulo está inserida em uma realidade, assim como em outras ocupações, marcada pelo processo de informalidade existente na sociedade brasileira (JAKOBSEN;

MARTINS; DOMBROWSKI, 2000). Tal situação está diretamente relacionada, principalmente, às transformações ocorridas no processo de reestruturação produtiva no mundo do trabalho nas décadas de 1980 e 1990. Tais mudanças, ocorridas com o avanço da terceirização, foram responsáveis pelo crescimento do desemprego estrutural no Brasil.

Além disso, a economia brasileira, neste período, passava por crises que resultaram no avanço da inflação, na escassez de empregos formais e na falência e/ou fechamento de diversas empresas nos setores da produção. Deve-se destacar, por exemplo, a falência de algumas indústrias montadoras de carrocerias de ônibus: Caio (Companhia Americana Indústria de Ônibus, cuja sede está no interior de São Paulo), cuja massa falida é administrada pelo Grupo Ruas (grupo que possui um “monopólio” no setor de transportes coletivos na cidade de São Paulo, pois tem a participação em metade das oito áreas da cidade: na área três, no Consórcio Plus; na área cinco, no Consórcio Via Sul; na área seis, no Consórcio Unisul; e na área sete no Consórcio Sete); Ciferal (a matriz se localizava no Rio de Janeiro e possuía filiais em São Paulo - a Ciferal Paulista – e em Pernambuco – Reciferal), cuja massa falida está sob o controle da Marcopolo (carroceria de ônibus localizada no interior do Rio Grande do Sul).

A busca pela regulamentação da atividade profissional representa, de certa forma, a segurança por parte de trabalhadores – expostos à coerção promovida pelo crime organizado, como, por exemplo, por traficantes, ou vitimados pela corrupção patrocinada por policiais e outros representantes do poder público – e também da própria população consumidora de produtos e serviços prestados por estes profissionais.

A informalidade do transporte coletivo complementar procurou estabelecer novas relações com o espaço urbano da zona sul da cidade de São Paulo, principalmente em áreas onde o transporte coletivo formal não tinha interesse em atender. Tal desinteresse se justificava pela falta de segurança da frota dos ônibus, pela baixa demanda (na visão dos empresários, através da relação de passageiro por quilômetro rodado, pois poderia ocorrer que uma linha transportasse muitos passageiros em um determinado trajeto, mas não se mantivesse uniforme por toda a linha) ou por problema estrutural (inexistência de vias asfaltadas ou vias muito estreitas). O transporte coletivo informal foi atender a estas situações. Com isso, as atividades econômicas, formais ou informais, foram se ajustando a esta realidade, agravada, como já foi dito, pela inflação das últimas décadas (não é casual que as

décadas de 1980 e 1990, no Brasil, foram consideradas “perdidas”), pelo aumento do desemprego e a necessidade de partir para um trabalho precário. Por exemplo, com o surgimento de uma atividade comercial próxima ao ponto final da linha, a atuação dos trabalhadores informais dentro e fora dos ônibus e lotações.

Vários autores já escreveram sobre a questão dos transportes coletivos no Brasil. Obras, como *História do Transporte Urbano no Brasil* e *História dos Transportes Coletivos em São Paulo*, de Waldemar Stiel (1984; 1978), tiveram a preocupação, através do uso de documentos e outras fontes de pesquisa, de fazer um retrospecto dos diversos modos de transporte urbano brasileiro, particularmente o coletivo, no século XX. As motivações podem ser as mais diversas: a importância do objeto de pesquisa, o fascínio pelo transporte público de massa ou a necessidade de se preservar uma memória que poucas instituições ou empresas têm a preocupação de manter.

A mudança do meio de transporte coletivo acompanha o processo de transformação das cidades. A sociedade industrial é urbana. A cidade é o seu horizonte. Ela produz as metrópoles, as conurbações, cidades industriais, grandes conjuntos habitacionais, mas fracassa na ordenação, valorização e prioridade dos elementos que a compõem (CHOAY, 1992). Enfim, a modificação das cidades pode significar deixar de atender a população mais pobre da cidade em infraestrutura básica e, com isso, se manifestam as deficiências do meio de transporte coletivo e da qualidade do serviço que presta ao ser humano. O historiador José D’Assunção aponta, em seu estudo, as diversas “formas” de cidade:

[...] existiriam por fim as chamadas “cidades orgânicas”, que são aquelas que vão se formando e crescendo mais ou menos à maneira dos organismos vivos, adaptando-se a um terreno em que se viram inseridas de maneira não planejada e, sobretudo, fazendo concessões permanentes à vida em toda a sua imprevisibilidade. (D’ASSUNÇÃO, 2007, p. 23).

Desta forma, a temática do transporte urbano no Brasil possui uma relação muito estreita com o crescimento das cidades no país. Josef Barat destaca o:

[...] caso do sistema de trens suburbanos, que condicionou a expansão das áreas suburbanas cariocas e paulistanas; as linhas de bonde, que condicionaram a feição das nossas cidades, integrando sistemas de trens e complementadas por serviços locais de ônibus; e o transporte coletivo em ônibus, que permitiu o adensamento demográfico dos espaços intermediários situados entre os pólos de urbanização gerados pelos trens e bondes. (BARAT, 1978, p. 334).

Uma das minhas preocupações antes e durante a construção do meu pré-projeto de pesquisa em História é ter a clareza de qual conceito metodológico deveria dar corpo a todo este processo de produção de um estudo sobre o tema do crescimento da informalidade no transporte coletivo na zona sul da cidade de São Paulo sob o recorte temporal de 1989 a 2004. Entretanto, as reflexões e discussões nas disciplinas que cursei no Programa de Estudos Pós-Graduados em História da Pontifícia Universidade Católica de São Paulo trouxeram-me mais clareza de como a História Social daria subsídios ao meu processo de pesquisa.

A História Social, ao analisar a dimensão social de uma sociedade e perceber como foram construídas as diversas modalidades de disputa do poder por diversos grupos, tem, cada vez mais, destacado a atuação e a importância dos sujeitos históricos; como estes construíram as relações sociais vividas, e como se dão as articulações, os conflitos ou mesmo os silêncios entre os mais distintos grupos. E, com os temas, o quadro não foi diferente.

Devo reconhecer que na produção de meu pré-projeto de História tive uma visão limitada e com certa reserva do papel da História Oral dentro dos estudos de História Social. Acredito que, por inexperiência, fui levado a crer que a História Oral seria um complemento às situações onde os estudos em História não encontrariam respostas, ou seja, teria um papel de preencher lacunas e espaços vazios deixados pelas fontes escritas.

Mais uma vez a reflexão produzida nas disciplinas cursadas fez-me corrigir este equívoco e refletir sobre a importância da História Oral e da memória. A questão da memória foi debatida através da produção de estudiosos com uma preocupação de conceituá-la e destacá-la como o espaço de disputas e instrumentos de poder. O Grupo Memória Popular chama atenção, em um artigo, para o fato de que

[...] a memória é [...] um termo que chama a nossa atenção não para o passado, mas para a relação passado-presente. É porque o 'passado' tem esta existência ativa no presente que é tão importante politicamente (GRUPO MEMÓRIA POPULAR, 2004, p. 286).

Além disso, existe uma relação bastante estreita com a história, assim como diferenças. Além disso, a memória estabelece campos de diálogo com a realidade social e com o significado dado ao passado. Yara Khoury destaca que:

Ao lidarmos com a memória como campo de disputas e instrumento de poder, ao explorarmos modos como memória e história se cruzam e interagem nas problemáticas sociais sobre as quais nos debruçamos, vamos observando como memórias se instituem e circulam, como são apropriadas e se transformam na experiência social vivida. (KHOURY, 2004, p. 118).

Enfim, uma direção seguida e analisada durante o processo da minha pesquisa reside no fato de perceber como a experiência dos sujeitos históricos do tema – os trabalhadores informais no sistema de transporte coletivo na zona sul de São Paulo – se traduziu, e ainda se traduz, em um meio de articulação desta experiência ativa.

Portanto, uma fonte utilizada para a pesquisa foi o uso de narrativas de algumas pessoas envolvidas com o tema. Para analisar como se constituíram as relações sociais vividas por estes sujeitos e quais foram as significações dadas no seu cotidiano com o transporte informal, foram entrevistadas algumas pessoas que se envolveram com a informalidade.

Os contatos com os entrevistados se deram por meio de meus parentes e/ou colegas de trabalho. Houve também contatos formais junto às cooperativas e à Câmara Municipal de São Paulo. Durante a pesquisa outras pessoas que participaram desta experiência reservaram-se no direito de não comentar sobre o assunto. As justificativas foram as mais diversas: “eu já estou estabelecido no meio e eu não quero me comprometer”; “eu não tenho tempo para falar sobre isso” ou “essa experiência foi muito traumática pro meu pai. Ele não quer falar sobre isso”.

As entrevistas aconteceram nos locais de trabalho (na cooperativa, na microempresa, na Câmara Municipal) ou na residência destes trabalhadores. Uma destas entrevistas ocorreu em minha residência. Inicialmente, de forma geral, os entrevistados ficaram meio receosos e preocupados em falar corretamente. Acredito que estivessem um pouco desconfortados porque não desejam falar erroneamente para um pesquisador. Sobre esta questão, Alessandro Portelli chama a atenção dos historiadores de que:

[...] devemos deitar por terra a diferença, encará-la menos como *uma distorção da comunicação do que como a própria base desta e situar a conversa no contexto da luta e do trabalho, com o intuito de criar igualdade*. (PORTELLI, 1997, p. 20, grifo nosso)

Portelli chamou a atenção para a possibilidade dos entrevistados construírem diante do contato com o pesquisador uma sensação de inferioridade – real ou imaginária – e isto poderia interferir nos resultados do trabalho com as narrativas. Para ele, a coautoria deve ser constituída no diálogo entre o narrador e o historiador oral quando se forma a igualdade na diferença. Cabe a este profissional conhecer a arte de ouvir.

A ética estabelecida em uma relação dialógica na História Oral é representada pelo respeito a sujeitos pouco reconhecidos na realidade social, marcados por estigmas criados durante a sua experiência social na informalidade. Não são mais perueiros e sim operadores do sistema de transportes da cidade de São Paulo.

A documentação oral lida com a subjetividade, memória e narrativas de história são elementos mutáveis. A História Oral coloca as múltiplas versões do passado e entrelaça os fios das relações sociais vividas sob a perspectiva do presente.

A desconfiança e o desconforto da maior parte dos entrevistados foram se desfazendo quando se sentiram seguros em narrar as suas dificuldades que se apresentaram durante a sua experiência enquanto trabalhador informal ou no momento em que perceberam a minha identificação com alguns aspectos que faziam parte do seu cotidiano: o local onde trabalhavam e/ou moravam, linguagens utilizadas nas relações sociais vividas ou características técnicas. Na entrevista de Gladson Kalinauskas ele procurou me explicar o que era uma carroceria de ônibus. Neste momento, comecei a falar sobre algumas montadoras de carrocerias e discutimos sobre a qualidade de algumas delas. No intervalo da entrevista me fez um comentário: *“Puxa, eu estou impressionado. Como você sabe tanto destes assuntos?”* A partir deste momento, a narrativa seguiu de forma mais espontânea.

Estas pessoas relataram as suas experiências como trabalhadores no transporte informal durante o período escolhido para pesquisa, ao exporem como lidaram com as relações sociais vividas, as tensões e conflitos sofridos e os laços de solidariedade e sensibilidade construídos em seu cotidiano. A decisão em selecionar a narrativa do vereador Senival Moura se deu ao fato de sua experiência como fundador de um dos movimentos de mobilização dos perueiros pela regulamentação na cidade de São Paulo. Com isso, os contatos e as experiências vividas em sua trajetória não se restringiram à zona leste, mas se ampliaram para outras áreas da cidade e, em

particular, para a região sul. A opção pela escolha do relato de André Santana residiu na sua trajetória, que se diferenciou dos demais, pois não se tornou um cooperado e não atua mais no setor de transporte de passageiros. Os entrevistados Gladson Kalinauskas e Luciano Carlos dos Santos são cooperados da Cooperlíder enquanto Antônio Macário e Luis Teófilo trabalham no setor administrativo da Cooperpam e Moisés Gomes é diretor-secretário desta cooperativa.

Levantei a possibilidade de entrevistar, durante o processo de pesquisa, os funcionários da São Paulo Transportes S.A. que atuaram naquele momento histórico na fiscalização do transporte coletivo, especificamente a ação dos trabalhadores informais nesta região da cidade. Entretanto, como já foi relatado, a São Paulo Transportes S.A. dificultou a concessão da autorização para a entrevista destes funcionários e condicionou a permissão se eu relevasse quem eram os meus informantes para que a instituição analisasse o seu “perfil”. Diante disso, a experiência destes trabalhadores, para evitar represálias, foi descartada para a pesquisa.

Os documentos produzidos pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos, São Paulo Transportes S.A., Secretaria Municipal de Transportes de São Paulo que tratam do sistema de transporte coletivo clandestino, principalmente na zona sul da cidade, foram estudados. Estes documentos foram produzidos por técnicos e estudiosos em transporte público que se preocuparam em estabelecer políticas públicas para racionalizar o sistema de transportes no município. Estão constituídos em publicações e legislações.

Os documentos produzidos pela Associação Nacional dos Transportes Urbanos também foram estudados. As publicações da Revista de Transportes Públicos reúnem artigos de especialistas em transporte que são resultados de comissões de estudos e reuniões sobre o transporte público no Brasil. Nos anos 1990, havia uma preocupação em se debater sobre o transporte clandestino no país procurando soluções para este problema. O seu público não ficou restrito aos estudiosos sobre o assunto. O empresariado de ônibus e as prefeituras de várias cidades no Brasil se conveniaram a esta instituição para embasar as suas decisões.

Neste estudo, procurou-se entender e perceber como estas instituições lidaram com a questão da informalidade do transporte e quais ações deveriam ser tomadas para a repressão. Cabe destacar que, com a extinção da Companhia Municipal de Transportes Coletivos, a São Paulo Transportes S.A., instituição criada em 1993, e que tem como papel gerenciar o transporte coletivo na cidade de São

Paulo, mais especificamente a fiscalização e a operação de ônibus, trólebus e microônibus por empresas e cooperativas de trabalhadores do transporte coletivo municipal – por meio de sua assessoria de marketing – não permitiu o acesso mais restrito a informações referentes ao transporte público na cidade. Foram utilizadas matérias de jornal, revistas e divulgações eletrônicas organizadas em um clipping na rede mundial de computadores por esta instituição. As matérias consultadas foram organizadas em assuntos. O acesso está disponível para todos que têm acesso à Internet e estão identificadas a data da publicação, o órgão de comunicação e o autor.

O uso da Internet como uma fonte histórica⁸ é polêmica pelo fato de que a legitimidade das informações pode ser questionada, além dos riscos que surgem para o historiador. Odilon Caldeira Neto, em seu artigo, chama a atenção para estas questões:

[...] o número excessivo de informações em alguns casos, a possibilidade de falsificação de discursos (plágios acadêmicos, inclusive) e também o risco de uma fonte desaparecer do dia para a noite (sites podem ser apagados tanto por iniciativa dos próprios webmasters – criadores de página – ou mesmo por decisão judicial, passando também por ataque de hackers ou pane nos sistemas onde estão hospedadas as páginas. (2009).

Apesar dos riscos, que em outras formas de fontes históricas podem se manifestar em menor grau, as informações hospedadas em sites encontradas na rede mundial de computadores devem, futuramente, se tornar um material que estará relacionado à ideia de “alargamento das fontes” dentro da historiografia.

Foram analisadas fontes existentes nas redes sociais, fóruns e grupos de discussão sobre a informalidade do transporte coletivo de passageiros na zona sul de São Paulo e quais foram os seus posicionamentos sobre o transporte clandestino e os profissionais envolvidos com esta atividade.

Durante a pesquisa, em outubro de 2007, me deparei com o descredenciamento de uma das cooperativas de transporte coletivo que prestava este serviço na zona sul, a Cooperauthon (ocorrido em outubro de 2007). Isto prejudicou o andamento da minha pesquisa porque esta cooperativa era formada por vários cooperados que atuavam no momento histórico que estudei nesta região da cidade – da informalidade à regulamentação em diversas cooperativas que se uniram para formar a Cooperauthon, com a estruturação do transporte coletivo em

⁸ Apesar do interesse do historiador Marcos Napolitano sobre o estudo de fontes audiovisuais, houve uma preocupação em destacar o uso e os riscos da Internet como fonte de pesquisa. Ver em Napolitano (2005, p. 264-265).

2004, no sistema Interligado – e o acesso aos documentos e os contatos com os próprios cooperados ficou mais difícil. Esta situação só foi resolvida meses depois com a migração dos cooperados desta extinta cooperativa para a Cooperpam – que tinha uma frota formada, em sua maioria, por microônibus – e com a formação da Cooperlíder que ficou responsável pelo transporte de passageiros na região do subdistrito de Cidade Ademar. Bairros como Americanópolis, Eldorado, Jardim Miriam, Jardim São Jorge, Vila Guacuri, Vila Império, Vila Missionária e Parque Primavera foram atendidos por esta cooperativa de transporte coletivo.

Na época, os ônibus da Cooperauthon foram lacrados e impedidos de circular na zona sul da cidade de São Paulo. Cerca de cem mil pessoas passaram por transtornos e, na região, o sistema de transporte coletivo entrou em colapso, pois 520 ônibus que atendiam esta demanda na região da cidade, foram recolhidos. Foi acionado o PAESE (Plano de Apoio Emergencial do Sistema Estrutural), onde ônibus de empresas das áreas seis (Viação Cidade Dutra, Viação Paratodos, Transporte Urbanos Piratininga e Viação Itaim Paulista – Garagem Jabaquara) e sete (Viação Campo Belo, Gatusa, Transkuba Transportes, Viação Itaim Paulista – Garagens M'Boi Mirim e Guarapiranga), os microônibus da Cooperpam e de outras áreas da cidade atuaram nesta região até que a Cooperpam pudesse atender esta procura dos passageiros por transporte público com a aquisição de novos ônibus dos antigos cooperados da Cooperauthon. A situação foi tão problemática que até a linha lilás do metrô (Capão Redondo – Largo Treze de Maio) ficou superlotada – uma situação que não se via nesta linha que tinha uma baixa demanda de passageiros. A prefeitura da cidade de São Paulo aproveitou este momento para a supressão ou extinção de linhas de ônibus da região, o que causou insatisfação dos passageiros. Aos poucos, devido à pressão da população da cidade, algumas destas linhas extintas foram reativadas e/ou tiveram o seu percurso reduzido.

Concernente à questão do transporte coletivo, a iniciativa privada demonstrou maior interesse em partes da periferia onde existisse uma demanda maior de passageiros pelas linhas de ônibus com valores elevados de IPK – índice de passageiro por quilômetro rodado. Em situações adversas, o serviço prestado pelas empresas contratadas pela municipalidade paulistana era precário e ineficaz. Em muitas situações, o serviço de transporte coletivo era prestado apenas pela municipalidade.

De certa maneira, situações como esta favoreceram o surgimento da informalidade no transporte de passageiros na cidade, mas isto não é um fenômeno

recente como se possa imaginar. João Galvino (2004) aponta, em seu trabalho sobre o transporte coletivo por ônibus e o surgimento da Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTc) em São Paulo, a existência da informalidade no transporte de passageiros na periferia da cidade, pois não existiam, nos anos 1930, linhas de ônibus entre os bairros e prevaleciam os trajetos entre os bairros e o centro paulistano.

Estudiosos da área dos transportes públicos desenvolveram pesquisas referentes a este processo de expansão da informalidade em diversas cidades brasileiras. Merecem destaque para a pesquisa os estudos da Associação Nacional de Transportes Públicos.

Os resultados das pesquisas sobre o tema resultaram na publicação de um documento em 2000. As preocupações dos grupos de estudos residiram em questões como a desregulamentação do transporte coletivo no Brasil, o futuro do ônibus clandestino, as relações entre o transporte e a cidade e o predomínio da ilegalidade das peruas. (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 2000).

Uma justificativa para a produção deste documento está relacionada ao crescimento da informalidade no país. Os técnicos entendiam que este material serviria para recomendar aos futuros prefeitos (pois foi lançado para a municipalidade próximo às eleições) as decisões técnicas para solucionar este problema social.

Em diversos momentos deste documento, a justificativa para que a atividade dos perueiros – seja na região escolhida para o estudo ou para outras regiões do país – não possa ser regulamentada se baseia em questões jurídicas:

Os equipamentos destinados ao transporte coletivo de passageiros estão definidos e descritos nas normas estabelecidas na Resolução nº 811/96 do CONTRAN, que somente autoriza a utilização, para essa finalidade, de ônibus e micro-ônibus, tecnicamente compatíveis com requisitos de segurança e conforto totalmente inexistentes nos veículos adotados no transporte clandestino ('kombis', por ex.). (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 2000, p. 66).

O ataque à informalidade é contundente em diversos momentos deste documento:

A resposta simplista é de que a população precisa desse transporte [clandestino] e que os perueiros precisam do trabalho, como se o desemprego generalizado no país justifique atividades ilegais, como também o contrabando, o tráfico de drogas ou o sequestro. (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 2000, p. 24).

Se o transporte urbano, em diversas partes do país, estava melhorando, como aponta o documento, qual a explicação plausível para o aumento da informalidade na zona sul da cidade e em diversas partes do país? Como entender que diversos empresários de ônibus apostavam na própria desregulamentação do sistema – crítica tão enfatizada nos estudos dos técnicos da Associação Nacional dos Transportes Públicos (“Desregulamentar é retroceder”) – se o próprio estudo constata que tal ação ocorria na formalidade?

Na verdade, [os empresários de ônibus regulamentados] deram ‘um tiro no pé’, porque órgãos gestores fracos, como sindicatos fracos, levam ao enfraquecimento geral do setor, pela absoluta incapacidade de defender os seus interesses. Morrem, literalmente, todos abraçados... eles e os empresários privados, que costumam interferir na sua escolha. (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 2000, p. 117).

A constituição dos capítulos desta dissertação, de acordo com a problemática e o estudo das fontes utilizadas, ficou estruturada da seguinte forma:

No primeiro capítulo – *A cidade e o transporte coletivo em São Paulo* – procuro abordar como a cidade de São Paulo se expandiu nas últimas décadas e os problemas sociais advindos deste crescimento, assim como a quem interessa esta expansão da metrópole. Sobre o transporte urbano, serão analisadas as políticas públicas usadas pela municipalidade para o gerenciamento deste setor. Além disso, questões sociais, como habitação, saneamento básico e a circulação viária, serão discutidas.

No segundo capítulo – *O saber técnico e a informalidade no transporte* –, procuro analisar como a produção técnica e científica de estudiosos do transporte urbano percebeu a problemática da informalidade do transporte no Brasil e como elaborou um discurso competente sobre esta questão.

No terceiro capítulo – *Os trabalhadores informais na zona sul: práticas e experiências* –, destaco como os trabalhadores informais forjaram-se como sujeitos sociais no transporte coletivo na zona sul da cidade de São Paulo. Além disso, procuro analisar como foram constituídas as relações com a municipalidade e o que pensam sobre a sua prática enquanto sujeitos históricos.

CAPÍTULO 1

A CIDADE E O TRANSPORTE COLETIVO EM SÃO PAULO

A cidade é o palco onde os sujeitos históricos constroem as suas relações sociais vividas, materializam articulações e embates nos mais diversos grupos. Além disso, na cidade se manifesta uma forma variada de discursos e olhares que se completam, se compõem ou mesmo entram em contradição.

Toda cidade é, na verdade, um gigantesco quebra-cabeça, difícil de entender para quem está de fora, mas que para os seus habitantes e visitantes habituais mostra-se formado por peças claramente diferenciadas onde cada um conhece o seu lugar e sente-se estrangeiro nos demais.

As motivações para o deslocamento social do espaço na cidade podem ser lidas pelo historiador: a história da deterioração de um bairro pode revelar a mudança de um eixo econômico ou cultural, uma reorientação no tecido urbano que tornou periférico o que foi um dia central ou um ponto de passagem importante.

Deve-se destacar que a cidade é a sede de uma cultura material específica. Sinais, placas de trânsito, bancas de jornal, postes, viadutos, arranha-céus – são estes os produtos da cidade moderna, da mesma forma que a cidade antiga ou a cidade medieval teriam os seus próprios produtos urbanos, tornando-se também a sede de uma cultura material que lhe é própria.

Penso que o movimento da história se manifesta na cidade, especificamente, nos embates e confrontos resultantes das relações sociais vividas promovidas pelos seus sujeitos históricos. Como aponta Fernand Braudel (1995, p. 439), “as cidades são como transformadores elétricos: aumentam as tensões, precipitam as trocas, caldeiam constantemente a vida dos homens”.

Existe uma tendência em se tornar sinônimos os conceitos “cidade” e “urbano” em reflexões em várias áreas do conhecimento, mais especificamente em História. A cidade, em História, é concebida como um espaço social, como território onde se forjam as relações sociais vividas e que envolvem relações de poder. O urbano está mais próximo a áreas como a geografia e a sociologia e tem outras formas de abordagem. Discute um campo conceitual. De encontro a isso, a opinião de Milton Santos (1996, p. 70) parece ser bem pertinente: “O urbano é

frequentemente o abstrato, o geral, o externo. A cidade é o particular, o concreto, o interno. [...] Por isso, na realidade, há histórias do urbano e histórias da cidade.”

Os habitantes da cidade deslocam-se e situam-se no espaço urbano. Nesse espaço comum, que é cotidianamente trilhado, vão sendo construídas coletivamente as fronteiras simbólicas que separam, aproximam, nivelam, hierarquizam ou, numa palavra, ordenam as categorias e os grupos sociais em suas mútuas relações.

A cidade, para o sociólogo ou historiador, torna-se ao mesmo tempo “artefato”, “produto da terra”, “ambiente”, “empresa”, “obra de arte”, ou mesmo um “texto” onde podem ser lidos os códigos mais amplos de sua sociedade.

Sandra Pesavento chama a atenção para o fato de que:

[...] as cidades modernas realizam, por vezes, a “pausterização” do urbano, destruindo a memória, substituindo o velho pelo novo, impessoalizando a cidade. Há, no plano das imagens deixadas no traçado urbano, muitas intervenções que dificultam a “leitura” das cidades contidas na cidade contemporânea. (2002, p. 18).

Como já foi citado anteriormente, acredito que o transporte coletivo é um fator que constitui a vida em muitas cidades brasileiras e a sua interdependência com outras questões sociais, como a circulação viária e a habitação, é algo que não se pode contestar; ou seja, não se podem dissociar os estudos e as preocupações sobre o transporte público com demandas sociais relacionadas à moradia, ao acesso aos bens imateriais, à segurança pública e ao meio ambiente urbano. Sobre esta questão, Ermínia Maricato enfatiza que o “uso do solo, moradia social e transporte público são indissociáveis para uma gestão do solo visando melhorar a qualidade ambiental urbana (em especial, as condições de saneamento e drenagem).” (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2007, p. 185).

Quando São Paulo, durante as primeiras décadas do século XX, começava a crescer (naquele momento, a cidade apresentava uma população de quase sete milhões de pessoas e já ultrapassava Londres e Paris em número de habitantes), houve a necessidade de tornar mais fáceis, cômodos e ágeis os deslocamentos. Era uma crença em que, com a construção de túneis e viadutos, resolver-se-ia o problema do trânsito na região central, que estava caótico com o tráfego de bondes, auto-ônibus e carros.

Percebe-se que os papéis exercidos pelas modalidades de transportes públicos começam a mudar. O sistema de bondes tinha como função transportar grandes levas de passageiros,

[...] caracterizando-se como transporte público de massa e a conjugação do sistema de bondes com trens suburbanos, complementado pelos ônibus, constituiu-se no qual o atendimento do grosso das viagens era feito pelos trens e a coleta e distribuição local feita através dos ônibus, e, em alguns casos, pelo próprio bonde. (BARAT, 1978, p. 335).

Mas, o bonde foi fadado ao desaparecimento quando começou a se tornar um empecilho para o tráfego de automóveis⁹. As autoridades não se preocuparam em situá-lo como uma alternativa de transporte intermediário, que posteriormente o metrô fizesse a substituição. O sistema transviário, quando modernizado e isolado do tráfego de superfície, poder-se-ia constituir em um sistema de transporte urbano rápido e eficiente.

Assim sendo, o ônibus, que alimentava o sistema, tornou-se um meio de transporte de massa, assumindo o “grosso” do transporte urbano, suburbano e interurbano em São Paulo¹⁰ e em outras cidades brasileiras, não obstante, suas características técnicas e operacionais o caracterizam como uma modalidade complementar.

Existe uma relação muito estreita entre o crescimento e o desenvolvimento das cidades e os transportes urbanos no Brasil,

O caso do sistema de trens suburbanos, que condicionou a expansão das áreas suburbanas cariocas e paulistanas; as linhas de bonde, que condicionaram a feição das nossas cidades, integrando sistemas de trens e complementadas por serviços locais de ônibus; e o transporte coletivo em ônibus, que permitiu o adensamento demográfico dos espaços intermediários situados entre os polos de urbanização gerados pelos trens e bondes (BARAT, 1978, p. 334).

Sobre a questão do sistema ferroviário, destaca-se um estudo de José Álvaro Moisés e Verena Martinez-Alier que, ao tratar dos quebra-quebras de trens,

⁹ Com a extinção do tráfego de bondes em 1968, apesar de serem mais modernos que os ônibus, paulatinamente, a Prefeitura e a Companhia Municipal de Transportes Coletivos tentaram recuperar seu papel de poder concedente, com a criação da Secretaria Municipal de Transportes.

¹⁰ Em um estudo sobre a cidade de São Paulo nos anos 1990, Raquel Rolnik enfatiza esta situação: “Embora possa-se perceber um crescimento maior dos modos sobre trilhos (de 11% em 1977 para 22% em 1987), evidencia-se que 86% das viagens (43% por ônibus e mais de 43% por auto) utilizam o sistema viário.” (ROLNIK; KOWARICK; SOMEKH, 1990, p. 159).

demonstram a espontaneidade dos movimentos sociais urbanos como “válvula de escape” à opressão do sistema.

Essas formas de “explosão”, ao protestar contra a péssima qualidade dos serviços do sistema ferroviário em São Paulo e no Rio de Janeiro, queimando estações e depredando as composições e até ônibus, são decorrentes da deterioração da rede e das condições adversas de vida dos mais pobres.

Referente à deterioração do serviço ferroviário, Moisés e Martinez-Alier relatam que:

[...] a rede suburbana no Rio data da Primeira República. Foi criada em 1923 e remodelada pela última vez em 1943. As peças do sistema de comunicação, por exemplo, sujeitas a constantes avarias, já tem mais de [60] anos. O número de composições percorrendo as várias linhas não só não tem sido ampliado como sua manutenção é cada vez mais precária; 270 carros datam ainda de 1937 e apresentam uma avaria elétrica a cada 1250 km, enquanto que os demais rodam o dobro antes de parar de vez. (1985, p. 24).

O empresariado, ciente das adversidades que surgem pelo desgaste que sofre a sua mão de obra ao utilizar-se daquela modalidade de transporte, limita-se a penalizar os seus empregados em descontos por tempo perdido e até demissão, ficando longe de exercer pressão sobre a municipalidade ou a União, para garantir uma melhora no serviço de transportes urbanos, que se encontram parados no tempo e amarrados ao espaço.

Os empresários de ônibus adotavam medidas que traziam prejuízos à população e, em resposta, os levantes se voltavam contra os meios de transporte urbanos:

[Em 1983] [...] São Paulo sobreviveu, por três dias, o pesadelo do lock-out (greve dos patrões) das empresas de ônibus, que queriam o aumento das tarifas, fato ainda muito frequente em São Paulo. Atrasos, filas, irritação, dificuldade para chegar ao trabalho e voltar para casa e poucos veículos (superlotados) em circulação contribuíram para a eclosão da revolta popular que destruiu 26 ônibus – dois incendiados e os demais quebrados a pedradas e pauladas. (SANTOS, 2008, p. 116-117).

O poder público, diante de tais reações, adotava medidas paliativas para que os ânimos se arrefecessem. A partir do momento que os serviços de transportes urbanos apresentassem os seus problemas habituais (atrasos,

quebras, superlotação), os movimentos não organizados voltavam a destruí-los. Apesar disso, tais levantes nunca ficavam isolados. Em seu breve estudo sobre os movimentos sociais, Regina Bega dos Santos destaca um exemplo desta situação:

[...] O quebra-quebra da Vila Matilde de 1981, por exemplo, ganhou a solidariedade dos movimentos organizados, como o Movimento contra a Carestia, os movimentos das favelas, sindicatos de trabalhadores e comissões de moradores de bairros. (2008, p. 113).

Os movimentos sociais organizados chamavam a atenção para o risco das ações espontâneas de depredação dos transportes coletivos se esgotarem em si mesmos. Recomendava-se que a reflexão política obtiria melhores resultados que conquistas imediatistas que não resolveriam os problemas existentes nos meios de transporte urbano neste período. Contudo, acreditar que a potencialidade dos sujeitos históricos estivesse restrita aos movimentos sociais mais estruturados era desqualificar e esvaziar politicamente as relações sociais que se constituem no seu cotidiano.

Em 1976, foi criada a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos, com o objetivo de estruturar o sistema nacional dos transportes urbanos (FRANCISCONI, 1983). Mas, percebeu-se que uma das preocupações desta instituição foi “dieselizar”, em várias cidades do país, o transporte coletivo. Não obstante, algumas cidades conseguiram investimentos da empresa para a compra de trólebus – como, por exemplo, São Paulo, Araraquara e Ribeirão Preto, em São Paulo, e Recife, PE – ao suprimir a demanda de passageiros que os ônibus não conseguiam comportar.

O quadro de transporte de massa nas grandes cidades como São Paulo é muito delicado. As tentativas de se trazer o usuário de transporte individual para coletivo surtiram pouco resultado ou malograram. Depois de tentativas sem êxito de organizar uma direção à questão metروiária na cidade, em 1966 o prefeito Faria Lima cria o grupo Executivo do Metrô – GEM: “pela primeira vez em sua história, São Paulo teve seu perfil geológico traçado com precisão científica e zelo, e foi feita uma pesquisa com 25 mil famílias para se debater a utilidade do projeto. O Metrô passou a ser a mais importante obra civil urbana em todo o país a partir de então.” (LOPES, 1985, p. 72-73).

Em 14 de setembro de 1974 foi inaugurado o primeiro trecho Jabaquara/Vila Mariana da linha Norte-Sul. Inicialmente, os recursos advindos para a construção e o gerenciamento do sistema metroviário eram de responsabilidade do poder público municipal. Somente nos anos 1980, a administração do Metrô passou para o governo estadual, assim como a sua expansão – muito tímida se comparada à malha de outras cidades como Buenos Aires, Moscou, Nova Iorque e Tóquio.

Com a expansão do metrô percebeu-se que muitas linhas de ônibus passaram a se integrar com esta matriz de transporte, pois eram muito poucas as estações que não eram servidas por ônibus, trólebus ou trens. Este sistema de integração mantinha os passageiros cativos dos ônibus, com viagens mais reduzidas e diminuição no consumo de combustível destes coletivos.

O sistema metroviário, não obstante as suas discussões quanto aos seus gastos, se faz como uma modalidade necessária para o deslocamento de pessoas nas grandes cidades. Porém, na capital paulista, está na sua capacidade máxima (tal situação promovida pela integração com o Bilhete Único) e ainda possui uma baixa absorção que está destinada a outras matrizes de transporte.

Os trólebus¹¹ – tanto no Brasil como em outros países – passaram a ter certa prioridade nos anos de 1970 devido à crise mundial do petróleo. Nos anos de 1980, a frota paulistana chegou a ter mais de 500 veículos, mas a gestão da prefeita Marta Suplicy (2001-2004) aproveitou a oportunidade para encerrar a metade das linhas de trólebus, alegando que os mesmos causavam muitos problemas para os munícipes, como quebras constantes devido à queda de energia elétrica. Os novos corredores não foram adaptados para este modo de transporte e as poucas linhas existentes circulam em regiões onde os corredores têm a estrutura anterior ou que passam em outras vias.

Entretanto, o sistema de trólebus está à míngua e, em várias cidades brasileiras, desde os anos de 1980, foi extinto (Araraquara, Rio Claro e Ribeirão Preto, em São Paulo, Belo Horizonte, MG, Recife, PE e Rio de

¹¹ Havia a possibilidade dos trólebus rodarem na cidade de São Paulo com o anúncio, em 1937, da Light que não continuaria a atuar no transporte coletivo ao término da concessão. Entretanto, devido à Segunda Guerra Mundial, esta matriz de transporte começou a funcionar no Brasil em 1949. A primeira linha ligava o Largo São Bento ao Bairro da Aclimação em São Paulo. Objetivava-se, com a expansão do sistema, substituir os bondes – considerados inadequados naquela época dado o crescimento da cidade – que atingia 2,5 milhões de habitantes. Em 1959, foram transportados 72 milhões de passageiros com uma frota de 155 ônibus elétricos operando em 17 linhas.

Janeiro). Nas cidades paulistas como Santos e São Paulo, a frota foi bastante reduzida; já na região do ABC Paulista (Diadema, Santo André, São Bernardo do Campo e Mauá), mantém certa regularidade de funcionamento.

Como já foi dito, imaginava-se que com a crise petrolífera da década de 1970 este sistema seria bem aceito, mas as pressões advindas com o lobby de distribuidoras de combustível fizeram com que este meio de transporte fosse encerrado.

Quanto aos ônibus, uma das soluções para a crise energética será a utilização de formas de combustível alternativas e menos poluentes: etanol, gás natural, célula de hidrogênio (a ser utilizado ainda este ano no corredor Jabaquara – São Mateus da EMTU – Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos, do METRA – Sistema Metropolitano de Transportes S.A.) e energia solar (ainda em testes pela Petrobrás).

Apesar destas iniciativas, o problema da circulação das cidades será de difícil solução, pois, com a predominância do transporte individual, a questão do congestionamento parece ser de difícil solução¹². Ainda em relação aos ônibus, notou-se que o papel desempenhado por esta matriz de transporte – como alimentador do transporte público de massa – foi realizado pelas formas “alternativas” como lotações e ônibus clandestinos. Para as empresas particulares de transporte das grandes cidades é conveniente mantê-los, pois fornecem passageiros para as “linhas-tronco”, mantidas pelas primeiras. Estas duas afirmações serão problematizadas no segundo capítulo desta dissertação. O setor ferroviário está em sua situação precária, com uma frota de idade avançada, e se poder público não investir maciçamente na sua modernização estará fadado à sua extinção.

Em razão de situações citadas acima, houve uma primazia do transporte individual¹³, para que se pudesse atender aos anseios de uma classe média

¹² O agravamento deste problema ocorrerá com as medidas restritivas de circulação dos ônibus fretados a partir de 27 de julho de 2009 tomadas pela Secretaria Municipal de Transportes que procuram regulamentar esta modalidade de transportes proibindo o tráfego na chamada Zona Máxima de Restrição à Circulação de Fretados (ZMRF) entre 5 e 21 horas em vias como Avenida Paulista, Avenida Sumaré e Avenida do Estado. Uma das consequências desta medida será o aumento da circulação de automóveis pela cidade.

¹³ Janice Caiafa (2007, p. 23) aponta, em seu estudo sobre o transporte coletivo, que “há várias maneiras de favorecer e mesmo subsidiar o transporte individual, malgrado a presença mais expressiva de um sistema de transporte coletivo: investir predominantemente em viadutos e outras vias de escoamento do trânsito, organizar o trânsito em prol do veículo e não do pedestre e precarizar o transporte coletivo disponível”.

que queria se locomover rapidamente pela cidade¹⁴ em detrimento do transporte coletivo em todas as suas modalidades. O acesso ao transporte individual poderia significar uma forma de ascensão e prestígio social na circulação pelas cidades. Na disputa pelo espaço, os transtornos e aborrecimentos para milhares de pessoas que dependiam de um transporte público para trabalhar ou se divertir na metrópole são evidentes. Referente a esta questão, Ermínia Maricato chama atenção para o fato de que:

São Paulo tem uma tradição urbanística calcada no urbanismo rodoviarista. A extrema valorização do automóvel nos investimentos urbanos, construída durante décadas, especialmente por setores da engenharia urbana, se empenhou inclusive em desmoralizar o transporte sobre trilhos. (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2007, p. 167).

Apesar das apostas em caracterizar o serviço de ônibus como um meio de transporte coletivo de massa, tal modalidade não conseguiu atender, de forma adequada, a demanda dos bondes, ocasionando longas filas nos terminais e a proliferação de meios alternativos como uma forma de paliativo, tentando, assim, minimizar este problema. Enfim, existiu uma “socialização” dos custos (BARAT, 1978, p. 337) para toda a sociedade para a garantia do privilégio do transporte individual motorizado. Um privilégio para poucos.

Costuma-se estabelecer uma relação entre periferia e pobreza. Se for o local onde vivem os pobres e onde os problemas sociais mais contundentes se manifestam não se pode ignorar o fato do seu poder de mutação dentro das cidades: “Quer dizer então que, para além da periferia física de São Paulo, incorporam-se centralidades e periferias de outros municípios, resulta difícil explicar quem é periferia de quem.” (YÁZIGI, 2006, p. 208).

As relações de poder e disputa na periferia se constroem na luta pelo direito à cidade que é negada aos seus habitantes. O cotidiano é permeado pela violência promovida pela ausência de direitos, a segregação social ou pelos interesses privados por meio da espoliação urbana, mas a resistência se

¹⁴ Flavio Villaça, em seu artigo, destaca que com a difusão do automóvel, a partir dos anos de 1960 na cidade de São Paulo, os setores mais privilegiados da sociedade paulistana pressionaram o poder público a melhorar o sistema viário na região do quadrante Sudoeste (área abarcada pelo cruzamento, em um mapa, das linhas Norte-Sul e Leste-Oeste do metrô), transferindo para esta localidade “suas moradias, juntamente com seus empregos, além do comércio e serviços que frequentava – e com isso, também as instituições de comando da sociedade.” (apud CAMPOS; GAMA; SACCHETTA, 2004, p. 149-150).

manifesta quando se elaboram estratégias pelos mesmos benefícios sociais existentes nas outras regiões da cidade (KOWARICK, 2000, p. 55).

Ocorreu um processo de “periferização” da cidade de São Paulo, a partir dos anos de 1950 – prosseguindo tal situação na década de 1960 – em razão do aumento dos loteamentos clandestinos que surgiram nas regiões mais afastadas da cidade e do aumento do custos de vida nas proximidades da região central da metrópole. Lúcio Kowarick enfatiza que este fenômeno se tornou viável em razão:

[...] da alteração prévia no sistema de transporte, que começou a ocorrer a partir de 1940: o bonde passa a ser paulatina e crescentemente substituído pelo ônibus, veículo muito mais versátil na produção de terras habitáveis, unindo casas autoconstruídas nas periferias destituídas de infraestrutura aos locais de emprego e servindo de especulação imobiliária à medida que zonas longínquas foram transformadas em “lotes”, vendidos, no mais das vezes, de forma bastante irregular. (2000, p. 27).

Associado a este crescimento desordenado pode-se destacar o advento da migração para o centro-sul do Brasil neste momento histórico. Tal processo foi estimulado pela expansão do setor industrial¹⁵, principalmente o de bens de capital, em razão da proposta desenvolvimentista do governo Juscelino Kubitschek, além da construção civil. Havia a necessidade de uma ampla mão de obra para atender os setores em expansão naquele momento histórico.

Muitos migrantes viram-se obrigados a viver em regiões periféricas da cidade. Vítimas da especulação imobiliária nas regiões mais bem localizadas do município, não tiveram outra escolha a não ser ocupar irregularmente o espaço geográfico paulistano: lotes grilados; áreas de preservação dos mananciais, como a das represas Billings e Guarapiranga na zona sul de São Paulo; terrenos invadidos pela ação dos movimentos sociais em favor da moradia ou estimulados por grileiros urbanos e que se transformaram em espaços de habitação dessas pessoas. Ermínia Maricato destaca esta problemática em seu estudo:

As obras de infraestrutura urbana alimentam a especulação fundiária e não a democratização do acesso à terra para moradia. Proprietários de terra e capitalistas das atividades de promoção imobiliária e construção são um grupo real de poder e de definição das realizações orçamentárias municipais. (apud ARANTES, 2007, p. 157).

¹⁵ Uma das consequências, apontada por Raquel Rolnik (ROLNIK; KOWARICK; SOMEKH, 1990, p. 154), é a “proliferação das linhas de ônibus, aumentando a dispersão urbana, fenômeno que se acentuou nas décadas seguintes”.

Por conseguinte, a periferia cresceu e passou a existir uma ausência de toda ordem para os habitantes da região: não havia saneamento básico, faltavam escolas, hospitais e outros serviços públicos. Uma das questões sociais que chama a atenção é o meio ambiente na cidade. Pedro Jacobi chama a atenção para as consequências deste processo de periferização da capital paulista:

[...] a dinâmica da urbanização pela expansão de áreas periféricas produziu um ambiente urbano segregado e altamente degradado, com efeitos muito graves sobre a qualidade de vida de sua população. Espaços imprestáveis e inadequados para moradias saudáveis foram usados: 1) morros, 2) pântanos 3) áreas de mananciais de água doce. (CAMPOS; GAMA; SACCHETTA, 2004, p. 205).

O poder público esboçou certa preocupação em disciplinar o uso do espaço urbano por meio dos planos diretores. Entretanto, tais iniciativas, ao sabor dos desejos tecnocratas durante a ditadura militar nos anos de 1960 e 1970, não tiveram praticidade. O primeiro Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado, de 1968, organizado por meio de consórcio de empresas privadas nacionais e norte-americanas, nunca foi aplicado na cidade de São Paulo. Uma versão deste plano foi elaborada por técnicos e se apresentou de uma forma mais simples. As preocupações mais específicas deste planejamento estavam correlacionadas à circulação viária. Porém, o próprio metrô, ainda sob a administração municipal, praticamente o ignorou. (CAMPOS; GAMA; SACCHETTA, 2004, p. 153). Contudo, o mais grave é perceber que o planejamento urbano no Brasil não conseguiu atender às demandas sociais para que as pessoas pudessem ter seus direitos sociais e civis plenamente respeitados.¹⁶

A década de 1970 assistiu a ascensão dos movimentos sociais que reivindicavam melhores condições de vida em um quadro de expansão da população na cidade de São Paulo – e também na região metropolitana – por meio do processo migratório, o avanço dos loteamentos populares e clandestinos, além de um quadro de crise econômica decorrente do fracasso do “Milagre Econômico Brasileiro.” Tais movimentos, estudados por Maria da Glória Gohn (apud CAMPOS; GAMA; SACCHETTA, 2004), possuem as diversas matizes:

- MLC – *Movimento contra os loteamentos clandestinos*: a inexistência de uma legislação específica que ampare os setores populares diante desta situação

¹⁶ “A história do planejamento urbano no Brasil mostra a existência de um pântano entre sua retórica e sua prática, já que estava imerso na base fundante marcada por contradições: direitos universais, normatividade cidadã – no texto e no discurso – *versus* cooptação, favor, discriminação e desigualdade – na prática da gestão urbana.” (ARANTES; VAINER; MARICATO 2007, p.135).

e o exercício de um conjunto de leis concernentes ao zoneamento que exclui a maioria da população – independentemente da situação em que se encontre como ocupante¹⁷ de uma área clandestina ou popular – em benefício dos interesses dos setores mais abastados da sociedade paulista motivaram o surgimento deste movimento reivindicatório.

- *Movimento dos Transportes Coletivos*: as condições adversas no transporte público na capital paulista motivaram este movimento reivindicatório que conseguiu paralisar a metrópole no final dos anos de 1970.¹⁸
- *Movimento de Luta pela Moradia das Associações Comunitárias da Zona Sul de São Paulo*: tal movimento social foi motivado pelas invasões ocorridas na Fazenda Itapu. A luta por moradia na zona sul da cidade de São Paulo espalhou-se para outras regiões do município.

O crescimento da malha urbana paulistana na periferia, nas últimas três décadas, não veio acompanhado, em igual medida, do aumento da oferta dos serviços básicos essenciais para atender às populações destas regiões do município. Teresa Caldeira, em seu estudo, destaca que

[...] a regra [da ocupação da periferia] parece sempre ter sido a de ocupar primeiro e cuidar da infraestrutura depois, ficando o primeiro passo por conta da iniciativa privada e o segundo, presumivelmente, por conta do poder público. (1984, p. 19).

Odete Seabra chama atenção para o fato da:

[...] existência de uma cidade ilegal, a que corresponderia, na atualidade, muito mais de 50% da moradia em São Paulo. Ilegal porque produto da transgressão de proprietários loteadores, produtores de lotes urbanos, os quais operam em contradição com o dispositivo do parcelamento territorial. (apud CARLOS; OLIVEIRA, 2004, p. 300).

¹⁷ Ermínia Maricato, nesta questão, aponta que “os movimentos sociais que lutam pela moradia rejeitam o termo ‘invasão’, que consideram ofensivo e adotam ‘ocupação’. Para o que nos interessa é que conta na definição, já que somente ela assegura o direito de permanência no local.” (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2007, p. 153).

¹⁸ Maria da Glória Gohn enfatiza que “a expansão das periferias urbanas, ao longo das décadas de 1960 a 1970, dissociou completamente a relação casa-emprego, moradia, trabalho. Com isso, os transportes adquiriram uma centralidade nunca antes conhecida”. (CAMPOS; GAMA; SACCHETTA, 2004, p. 161, grifo nosso).

Eduardo Yázigi chama a atenção para as políticas em habitação, de cunho popular, nas últimas décadas, para a construção de conjuntos habitacionais nos limites da região metropolitana da cidade:

[...] gera-se uma demanda exagerada de transporte coletivo em uma única direção: de manhã no sentido das áreas polarizadoras de emprego e no final da tarde em direção aos bairros dormitórios... A consequência é a superlotação dos ônibus e metrô num sentido e a subutilização no outro, com enorme deseconomia. (2006, p. 242).

Não obstante a expansão desordenada observada em diversas cidades brasileiras desde a segunda metade do século XX, pelo menos em São Paulo, na década de 1980, o ritmo de crescimento acelerado se estabilizou na metrópole. Entretanto,

Uniformizaram-se os níveis de escassez da infraestrutura urbana e ganharam proeminência os problemas referentes à aglomeração urbana como um todo, como acessibilidade, áreas de expansão, poluição e depredação dos recursos naturais, especialmente híbridos. (DÉAK; SCHIFFER, 1999, p. 318).

A região metropolitana da cidade de São Paulo na década de 1980, e também nos anos de 1990¹⁹, presenciou um aumento do processo de favelização e dos cortiços nas áreas centrais e nas franjas. Chamou a atenção dos especialistas o fato da desaceleração da expansão periférica. As motivações para esta situação estão correlacionadas ao fato de que havia certa dificuldade em se manter nas regiões formadas por loteamentos irregulares ou clandestinos. A opção para muitas famílias foi a habitação em favelas ou cortiços.

Seria ingênuo acreditar que a aproximação, do ponto de vista do espaço urbano, entre famílias pobres e de classe média representaria uma situação de melhoria da situação dos mais pobres, pois estariam em regiões onde os direitos sociais e civis seriam, teoricamente, atendidos. É simplesmente uma diminuição perversa da segregação sócio-espacial na cidade. Este fenômeno pode ser entendido como o fato de que “o achatamento dos níveis de remuneração que

¹⁹ “Boa parte do crescimento urbano se deu fora de qualquer lei ou de qualquer plano, com tal velocidade e independência que é possível constatar que cada metrópole brasileira abriga, nos anos 1990, outra, de moradores de favelas, em seu interior.” (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2007, p. 140).

afetou parcelas de ambos os estratos [sociais], fez com que eles se aproximassem em vários espaços da cidade” (ROLNIK; KOWARICK; SOMEKH, 1990, p. 58).

Naturalmente, se ocorreu um processo de desaceleração da periferia na cidade de São Paulo nos anos 1980, não quer dizer que o poder público conseguiu, por meio de um planejamento urbano, resolver os seus principais problemas. Como já foi discutido, a atuação da legislação referente ao zoneamento da cidade disciplinou, de forma legal, o que poderia ser construído na cidade. Construções em áreas de proteção de mananciais na zona sul, por exemplo, não estavam assistidas por esta legislação e faziam parte de uma cidade ilegal. Diante desta situação, Ermínia Maricato enfoca em seu estudo:

[...] habitação social, o transporte público, o saneamento e a drenagem não têm o status de temas importantes (ou centrais, como deveriam ser) para tal urbanismo. O resultado é: planejamento urbano para alguns, mercado para alguns, lei para alguns, modernidade para alguns, cidadania para alguns. (ARANTES; VAINER; MARICATO, 2007, p. 124-125).

É nesta cidade – onde o real e o ilegal estão híbridos – que vão aparecer as primeiras manifestações da informalidade no transporte coletivo e, em especial, na zona sul da metrópole paulista.

1.1 O Transporte coletivo na cidade de São Paulo (1989-2004)

Durante os anos de 1980, havia regiões da cidade de São Paulo em que as empresas permissionárias e a Companhia Municipal de Transportes Coletivos tinham dificuldade em trafegar por suas ruas e avenidas. No caso das contratadas, não havia interesse em realizar o transporte de passageiros nessas localidades, em razão dos custos operacionais ou da baixa demanda de passageiros durante o dia²⁰.

No extremo sul da cidade – em bairros como Parelheiros, Colônia, Engenheiro Marsilac, Barragem e Jaceguava (no limite com o município de Juquitiba) – somente as linhas da Companhia Municipal de Transportes Coletivos trafegavam. As ruas desta região não eram ainda asfaltadas e, além disso, dezenas

²⁰ Esta questão também é problematizada no estudo de Rolnik (ROLNIK; KOWARICK; SOMEKH, 1990, p. 158).

de quilômetros afastadas do centro de São Paulo²¹. Para vários motoristas e cobradores, trabalhar nas linhas desta região era uma forma de punição para atos de indisciplina na empresa.

Ainda na mesma década, no extremo leste da cidade de São Paulo, em regiões como a Cidade Tiradentes, as empresas permissionárias e a Companhia Municipal de Transportes Coletivos não trafegavam em algumas partes dos conjuntos habitacionais. Peruas e outros veículos adaptados para o transporte clandestino de pessoas faziam algo que era responsabilidade formal da municipalidade. Frequentemente, esta informalidade sofria com a repressão da prefeitura, apesar da região estar aparentemente esquecida pelo poder público.

Apesar das adversidades encontradas pelos profissionais do transporte clandestino de passageiros nas gestões anteriores da prefeitura, quando o Partido dos Trabalhadores chegou ao poder com Luiza Erundina, em 1989, havia um momento político nacional favorável aos movimentos sociais, que reivindicavam melhores condições de vida e trabalho.

A primeira gestão petista ficou marcada, nesta área, pelas propostas a respeito da “tarifa-zero” e a “municipalização” do sistema de transportes coletivos. A prefeitura tinha o seguinte dilema: como atender os anseios do Partido dos Trabalhadores por mudanças profundas nas questões sociais da cidade e administrar o município de acordo com a sua realidade econômica e social? Como lidar com a insatisfação do partido quando a prefeitura necessitava aumentar as passagens no primeiro ano de seu mandato em 1989? De acordo com Paul Singer, foi difícil tentar convencer o diretório municipal do PT da importância do aumento da tarifa dos coletivos – algo que deixou sequelas nas relações entre o partido e o governo. Em razão da alta da inflação, a prefeitura viu-se obrigada a reajustar a passagem no primeiro ano de mandato. A pressão das empresas permissionárias e a necessidade de se equilibrar os custos da Companhia Municipal de Transportes Coletivos foram fatores importantes nesta decisão.

A proposta da “tarifa-zero”, em 1990, para os usuários do transporte coletivo municipal (se excluídos os sistemas ferroviário e metroviário e os ônibus

²¹ De acordo com esta situação, Raquel Rolnik destaca que: “a precariedade da situação do transporte, detectada na década de 80, é expressão também de uma política habitacional calcada no modelo de expansão periférica e de uma política de transporte que atuou tópica e conjunturalmente ao sabor dos investimentos dos diferentes órgãos e esferas de governo envolvidos na questão.” (ROLNIK; KOWARICK; SOMEKH, 1990, p. 162).

intermunicipais) era a possibilidade de marcar o governo petista com uma política social que obrigaria uma redistribuição da renda na cidade. A insatisfação dos setores que custeariam tal política social, através do aumento do Imposto Predial Territorial Urbano fez com que a Câmara dos Vereadores (que era, em sua maioria, oposicionista) nem discutisse ou negociasse a proposta com o Poder Executivo municipal. O projeto de lei, apesar de ampla campanha publicitária promovida pela prefeitura nos meios de comunicação, foi arquivado em 1991.

Com a piora gradativa do sistema de transportes coletivos da cidade de São Paulo, aumentaram as pressões para a melhoria do sistema. A prefeitura lançou uma proposta, transformada na Lei Municipal nº 11.037, em maio de 1991, que municipalizou o sistema. Resumidamente, a municipalização do transporte coletivo paulistano consistia no repasse do subsídio às empresas contratadas de duas maneiras: pela quilometragem percorrida pelas linhas de ônibus e, em segundo lugar, pelo número de passageiros transportados. Houve protestos dos empresários das linhas mais rentáveis e, principalmente, das linhas menos lucrativas, que não conseguiram ter mais a mesma renda com o sistema anterior baseado no número de passageiros transportados. Neste caso, os empresários colocavam menos ônibus em suas linhas e não se preocupavam em renovar a frota. Resultado: ônibus superlotados e com menos tempo de vida útil para a população paulistana.

O sistema de municipalização do transporte coletivo tinha até oito anos para ser implantado, a partir de 1992. Mais da metade das empresas contratadas aderiu ao sistema. Inicialmente, os resultados para a população foram bem satisfatórios: “Na zona sul da cidade, onde as condições eram as mais terríveis, a lotação média caiu de mais de 12 para menos de sete passageiros por metro quadrado. Também o tempo de espera dos coletivos diminuiu nitidamente em todas as zonas.” (SINGER, 1996, p. 157).

Mas as queixas dos empresários não demoraram a ocorrer. Em razão da queda da demanda dos passageiros pelo uso do ônibus (o aumento da inflação e o desemprego das “décadas perdidas” de 1980 e 1990 são os fatores responsáveis por esta situação), os veículos passaram a andar, até mesmo nos momentos de pico, vazios. Na condição de usuário e morador da zona sul da cidade, percebi essa situação em várias linhas. Às vezes, víamos dois ônibus da mesma linha juntos e praticamente vazios. Ao mesmo tempo, havia outras linhas que estavam sempre lotadas de passageiros:

Tratava-se obviamente de falha de planejamento. Na ânsia de atender à demanda e reduzir drasticamente os índices de superlotação, a CMTC [Companhia Municipal de Transportes Coletivos] deve ter superdimensionado as frotas num primeiro momento. (SINGER, 1996, p. 159).

Apesar das críticas referentes à municipalização do transporte na cidade de São Paulo, a prefeita Luiza Erundina, nos últimos meses de sua gestão, procurou avaliar, de forma positiva, esta experiência, do ponto de vista social particularmente, na gestão do transporte coletivo paulistano:

O incomum e expressivo aumento da frota de ônibus, a redução de sua idade média e a criação de novas linhas conferiram ao usuário do sistema uma dignidade de que já se esquecera; a melhoria do nível de serviço próximo da cidadania que lhes fora subtraída. Demonstra-se assim, que mesmo dentro de estreitos limites políticos e econômicos, uma administração democrática e popular pode avançar em direção às conquistas sociais que a comunidade tanto necessita. (apud PATARRA, 1996).

A próxima gestão da prefeitura paulistana foi a de Paulo Maluf (1993-1996). No terceiro ano da municipalização (proposta e criada pelo Partido dos Trabalhadores), em 1993, baseando-se nas denúncias de ineficiência desta forma de organização do transporte coletivo, esta foi encerrada. Um documento produzido pela municipalidade, na época, procura justificar esta medida e traçar as diretrizes para a administração do transporte coletivo na cidade:

Tratava-se [a municipalização do transporte coletivo em 1991], de um lado, de tentativa inviável, ilusória, pois o poder público – federal, estadual ou municipal – está exaurido, sem mais condições de manter e muito menos de ampliar o nível de subsídios aos transportes. De outro lado, traduzia a estreiteza do *corporativismo esquerdista*, que arranca benefícios setoriais ou grupais, sem levar em conta seus custos para o conjunto da sociedade. (SÃO PAULO, 1993, p. 5, grifo nosso).

Percebe-se um forte apelo político em seu discurso, pois procurava legitimar o atraso ou as deficiências no planejamento e gestão do transporte às vinculações político-partidárias da antiga administração da prefeitura.

O diagnóstico realizado pela prefeitura no setor de transportes coletivos centrava-se nos custos por passageiro transportado (SÃO PAULO, 1993, p. 42)²².

²² Para que se tenha uma ideia, “enquanto nas empresas contratadas um passageiro custava US\$ 0,46, na CMTC [Companhia Municipal de Transportes Coletivos] esse custo estava na casa de US\$ 1,33.”

Diversos fatores, relacionados à municipalização do transporte, contribuíram para este problema:

[...] inchaço da planilha de remuneração, excesso de oferta de lugares nos coletivos que circulavam praticamente vazios, sobreposição de itinerários, elevado custo de fiscalização e gestão, política tarifária inadequada, evasão de passageiros para os clandestinos e baixa produtividade estrutural da rede. (SÃO PAULO, 1993, p. 47).

A partir daí, houve uma série de ações para racionalizar o sistema – especificamente como lidar com a Companhia Municipal de Transportes Coletivos. A companhia municipal nasceu para socorrer, nos anos 1940, o sistema de bondes que estava sucateado. A Companhia Municipal de Transportes Coletivos socorria os empresários das linhas menos rentáveis em crise; possuía uma frota quase toda sucateada; estava envolvida em denúncias de cabide de empregos, superfaturamento de peças para a manutenção, fornecimento de peças e material humano para montadoras de carrocerias de ônibus (um exemplo disso foi na segunda gestão de Jânio Quadros, que forneceu peças e funcionários para a montagem das carrocerias dos ônibus de dois andares para a Thamco em Guarulhos, SP) e o descaso dos operadores da frota de ônibus ao danificar, em vários casos, propositalmente os veículos. As ineficiências da Companhia, do ponto de vista histórico, eram exageradas no documento produzido pela prefeitura:

Guardadas as devidas proporções, a história da CMTC [Companhia Municipal de Transportes Coletivos] pode ser comparada à dos dinossauros, seres que dominaram o planeta durante milhões e milhões de anos, mas, devido a mudanças no ambiente, não conseguiram se adaptar, e desapareceram por completo. Com a CMTC ocorreu algo parecido. (SÃO PAULO, 1993, p. 23).

Diante disso, a Companhia Municipal de Transportes Coletivos foi privatizada em 1994. A preocupação da municipalidade estava em oferecer um transporte de qualidade, preocupar-se apenas com a sua gestão e fiscalização e eximir-se da responsabilidade em operar a frota de ônibus. Racionalizar custos, por meio da reestruturação do transporte coletivo, estava na ordem do dia.

A privatização da Companhia Municipal de Transportes Coletivos passou por três etapas. A primeira previa a concorrência pública para a contratação de novas empresas de ônibus e a substituição de mil ônibus que estavam comprometidos. A segunda etapa determinava a operação da antiga frota de ônibus diesel ainda em

condições de uso – com a idade média de quatro a cinco anos em operação. A última etapa era formada por lotes diferenciados de veículos: ônibus articulados diesel e trólebus. Entretanto, este lote de veículos (juntamente com os ônibus movidos a gás natural) permaneceu com a prefeitura como “frota pública”: foram alugados, particularmente, para os empresários que não tinham experiência com o transporte público de passageiros.

A prefeitura criou a São Paulo Transportes S.A. que começou a administrar o sistema de transporte coletivo municipal da cidade. Esta empresa, de economia mista, estaria subordinada à Secretaria Municipal de Transportes.

As políticas públicas no setor de transportes previam a construção de corredores de ônibus e terminais de integração pela cidade. Aspectos como a melhoria da mobilidade dos passageiros, o aumento da velocidade das linhas troncais e a diminuição do tempo de espera das linhas alimentadoras deveriam ser prioritários.²³ A facilitação, do ponto de vista operacional e da gestão do transporte coletivo em São Paulo, seria possível por meio da bilhetagem eletrônica nos veículos e medidas para possibilitar a integração entre o sistema metropolitano (trens e metrô). O programa de corredores procuraria corrigir determinadas distorções do ponto de vista tarifário:

[...] o programa [...] propiciará a redução quase que total das transferências ônibus/ônibus que são penalizadas por dupla tarifação. Além disso, na área central da cidade será adotado um modelo de integração fechado, correlato ao do Metrô, que articulará os corredores e eliminará a multiplicidade tarifária. (SÃO PAULO, 1993, p. 78)

As medidas para racionalizar o sistema de transportes coletivos na cidade não conseguiram diminuir os custos com o subsídio para as empresas de ônibus que prestavam o serviço na cidade. Propostas como a bilhetagem eletrônica ficou apenas no papel e o Programa de Corredores e Terminais voltou seus esforços para a recuperação dos corredores e terminais já existentes. Ocorreram obras, no último ano da gestão Paulo Maluf, em corredores como Cachoeirinha / Inajar de Souza / Rio Branco; Santo Amaro / Nove de Julho; Celso Garcia / Radial Leste / Anhaia Mello e nos terminais Vila Nova Cachoeirinha, João Dias, Bandeira e Parque Dom Pedro I.

²³ A diferenciação das linhas alimentadoras e as linhas troncais reside em sua estrutura: as linhas alimentadoras atenderiam as populações oriundas dos bairros e das periferias em veículos menores. As troncais estão baseadas em um modelo de transporte público de massa que receberia os usuários das linhas alimentadoras por meio de veículos maiores como ônibus articulados e biarticulados.

Dentre as suas propostas de campanha, na gestão de Celso Pitta (1997-2000), na área dos transportes, a mais polêmica foi a do Fura-Fila. Tratava-se de um modo de transporte conhecido como VLP (veículos leves sobre pneus), que andaria em uma via exclusiva, ligando as zonas Sudeste e Leste da cidade de São Paulo, transportando muito mais passageiros que um sistema convencional por ônibus. A construção iniciou-se em 1997 e, até hoje, ainda não terminou. Inicialmente seriam utilizados trólebus. Mas, na gestão de Marta Suplicy, essa tecnologia foi substituída por ônibus híbridos, que poluem menos que os movidos a diesel. O Fura-Fila, hoje, é conhecido por Expresso Tiradentes, ainda em construção, e já foi gasto mais de 1,2 bilhões de reais em sua formação.

Outra polêmica que envolveu a prefeitura no transporte urbano de passageiros foi a criação, em 1999, do “Bilhete Social”. Consistia em um benefício que privilegiava o usuário que adquirisse o bilhete nos locais autorizados pela municipalidade ou que pagasse em dinheiro nas catracas com o desconto no valor da passagem. Naquele momento, a tarifa cobrada nos ônibus e trólebus era de R\$1,25 enquanto o bilhete custava R\$ 1,15.

A medida foi questionada judicialmente, pois havia desconto para os empregadores que só poderiam adquirir vale-transporte para os seus funcionários. A prefeitura não conseguia explicar, de forma convincente, qual a finalidade social deste benefício. Setores mais carentes da população paulistana não eram efetivamente atendidos, como desempregados e estudantes, mas, de forma indistinta, toda a população. A prefeitura procurou justificar tal medida:

Já lá vai o tempo em que uma pessoa comum era considerada e tratada como igual ao potentado da indústria e do comércio”, diz a prefeitura. “Para que haja igualdade é preciso política social inclusive na área de transportes, o que é feito pela administração paulistana [...]”.²⁴

Uma das medidas para a regulamentação do transporte informal na cidade foi a aprovação da Lei nº 12.893, em 1999, que presumia a regularização de 4.042 lotações para assistir o sistema de transporte coletivo por ônibus e trólebus. Tal medida foi criticada por muitos perueiros que não foram atendidos por esta legislação.

²⁴ Mais informações sobre esta questão podem ser encontradas no artigo “Bilhete Social criado pelo ex-prefeito Celso Pitta Viola direito de passageiros de ônibus”. Disponível em: <http://www.stj.gov.br/portal_stj/publicação>. Acesso em: 7 mai. 2009.

Na gestão de Celso Pitta ficaram evidentes os escândalos de empresários que fraudavam o sistema de transportes. A concorrência pública para a exploração do sistema possuía muitas irregularidades, como, por exemplo, frota de ônibus de algumas empresas inadequadas para o sistema, pessoas falecidas que constavam como sócias de empresários, dados falsos sobre a razão social, garagens e frotas de ônibus e, além disso, a cobrança de propina por parlamentares do município para que empresários pudessem participar da concorrência.

Questões como a integração das mais diversas formas de transporte, a expansão dos corredores de ônibus e o subsídio pago para as empresas de ônibus para a complementação da tarifa ficaram sem solução em uma gestão marcada por corrupção no setor dos transportes.

A segunda gestão petista na cidade, com Marta Suplicy (2001-2004), teve como base o seguinte bordão: o governo da reconstrução. Tal reconstrução foi marcada pela reorganização do sistema de transporte coletivo da cidade. As empresas de ônibus envolvidas em fraudes, pagamento de propinas e que apresentavam muitas irregularidades (frota de ônibus muito antiga e mal conservada e problemas previdenciários e trabalhistas) foram descredenciadas do sistema. Um exemplo disso foi a ligação entre a vereadora Myryam Athie e a empresa de ônibus Transportes Urbanos Cidade Tiradentes, em 2003. Os jornais denunciaram na época um esquema para favorecer a empresa por meio da parlamentar. Além disso, os donos da empresa foram acusados de duplo estelionato ao apresentar garantias falsas para a São Paulo Transportes S.A. Para sanar as dívidas da Transportes Urbanos Cidade Tiradentes a municipalidade injetou 11 milhões de reais.

A avaliação feita pela Secretaria Municipal de Transportes apontava problemas graves que se acumulavam desde as últimas administrações: a evasão de recursos, a política tarifária que privilegiava os trajetos mais longos da população e as integrações gratuitas nos terminais impediam a racionalização e a redução de custos.

A publicação de um documento produzido pela Secretaria Municipal de Transportes realiza um estudo das medidas adotadas a partir da criação do sistema Interligado de transportes na cidade de São Paulo:

O conjunto de serviços (linhas) resultante da aplicação desses princípios [linhas locais e estruturais] configura-se como uma nova rede de transporte coletivo que se caracteriza por intensa complementaridade

entre linhas. Por essa razão, passou a ser designado por sistema Interligado. (SÃO PAULO, 2004, p. 11).

Uma crítica apontada pelo plano de transportes está na preocupação das últimas administrações municipais em valorizar esforços que, direta ou indiretamente, privilegiavam o transporte individual em detrimento do transporte coletivo. Fatores como a falta de integração com a Companhia de Engenharia de Tráfego, o número reduzido de vias exclusivas para o transporte coletivo de massa e a péssima qualidade prestada pelas empresas de ônibus – muitas delas, como já dito anteriormente, envolvidas em fraudes contra a municipalidade – contribuíram para o surgimento desta situação.

As fraudes e os escândalos eram apenas uma faceta do processo de deterioração do sistema de transporte coletivo por ônibus na cidade. Esta situação ainda se piorou com o avanço da informalidade no transporte de passageiros, pois com:

[...] preços mais baixos, subtraindo passageiros do serviço regulamentado, reduzindo a arrecadação tarifária e acarretando aumento de verbas públicas como subsídio para a manutenção do sistema oficial, então deficitário. (SÃO PAULO, 2004, p. 33).

A gestão Marta Suplicy procurou equacionar a questão do subsídio às empresas de ônibus por meio de medidas que procurassem diminuir os custos financeiros da municipalidade perante o empresariado e a alteração das relações entre o setor público e a iniciativa privada. Com a criação de novos contratos de concessão do serviço de transporte, a expectativa era que as empresas não dependessem exclusivamente dos recursos advindos da prefeitura e o surgimento de uma nova política tarifária para a cidade.

O sistema Interligado combinava a criação dos subsistemas local e estrutural de transporte de passageiros:

- *subsistema estrutural* que deverá responder pela macroacessibilidade do município, integrando as diversas regiões da cidade;
- *subsistema local* que deverá responder pela microacessibilidade, tendo por função distribuir a oferta de transporte na totalidade do espaço urbano que envolve os grandes eixos viários, atendendo às viagens internas a cada região. (SÃO PAULO, 2004, p. 39).

Os dois subsistemas determinavam características técnicas das matrizes de transporte urbano na cidade. Veículos menores (mini-ônibus e micro-ônibus)

deveriam ser utilizados no subsistema local, pois atenderiam os locais onde os ônibus teriam mais dificuldade em trafegar (ruas estreitas, por exemplo) e distribuindo os usuários para o subsistema estrutural. Neste subsistema, os veículos seriam maiores (ônibus “padron”, articulado e biarticulado) e deslocariam uma quantidade maior de passageiros pela cidade.

O sistema Interligado previa a remodelação e a implantação de novos corredores de ônibus conhecidos como “passa-rápido”. Tais vias exclusivas de ônibus não eram totalmente segregadas, como nos antigos corredores, onde os passageiros embarcam e desembarcam na parte central das avenidas pelo lado esquerdo dos coletivos. Além dos corredores de ônibus, foram planejadas e construídas estações de transferência com o objetivo de deslocar os passageiros atendidos pelo subsistema local para o subsistema estrutural.

A cidade, através do sistema interligado, foi dividida em nove áreas, nas quais os consórcios de empresas de ônibus e cooperativas de lotações e ônibus exploram o serviço de transporte coletivo nestas regiões (com exceção da zona central, que todos os consórcios e cooperativas podem explorar).²⁵

Área	Consórcio	Cooperativas
1. Zona Noroeste	Bandeirante	Fênix / Transcooper
2. Zona Norte	Sambaíba	CooperAlfa / Fênix
3. Zona Noroeste	Plus	Nova Aliança / Associação Paulistana
4. Zona Leste	Leste 4	Transcooper
5. Zona Sudeste	Via Sul	Coopertranse / Nova Aliança
6. Zona Sul	Unisul	Cooperpam / Cooper Líder
7. Zona Sudoeste	Sete	Cooperpam
8. Zona Oeste	Sudoeste	CooperAlfa / UniCoopers
Centro	_____	_____

Tabela 2 – O sistema Interligado de transportes coletivos em São Paulo – SP.
Fonte: <<http://www.sptrans.com.br/sptrans08/vejatb/sistema.asp>> (adaptado)

²⁵ Mais informações sobre os consórcios e cooperativas que operam nas nove regiões da cidade de São Paulo estão no site da São Paulo Transportes. Disponível em: <http://www.sptrans.com.br/new05/vejatambem/sis_interligado.htm>. Acesso em: 7 mai. 2009. As informações na tabela acima foram adaptadas deste site.

A prefeitura da cidade de São Paulo lançou para testes, em 2001, e para o uso definitivo, em 2004, o bilhete único. Com ele, o usuário do sistema de ônibus municipal poderia utilizar várias linhas de ônibus em um período de duas horas: “Este intervalo de tempo foi definido a partir da análise dos dados da Pesquisa de Origem e Destino, 1997, que mostram que mais de 95% das viagens internas ao município se realizam dentro deste intervalo.” (SÃO PAULO, 2004, p. 52).

A justificativa para uma tarifa temporal de duas horas não atendia plenamente os usuários que moravam nas regiões mais distantes da cidade. Para que se tenha uma ideia, um passageiro que mora em Parelheiros – região do extremo sul do município – e precisava se deslocar para a Praça da Sé, geralmente, necessitava pagar mais uma passagem, pois o intervalo de duas horas não era suficiente devido à distância (cerca de quarenta quilômetros entre bairro e centro) e eventualmente o trânsito nos horários de pico, apesar da existência de vias segregadas para o transporte coletivo neste itinerário. Nas gestões anteriores os terminais de ônibus eram “fechados”, ou seja, a integração entre as linhas ocorria sem o pagamento de uma nova passagem no próximo ônibus ou trólebus que o usuário necessitasse utilizar. Entretanto, no sistema Interligado, os terminais foram “abertos”²⁶. O passageiro deveria validar diretamente nos ônibus que desejasse utilizar.

A maioria das lotações e dos ônibus do antigo sistema “bairro a bairro”, regulamentados puderam se integrar através do sistema Interligado. Os condutores informais contemplados na concorrência pública promovida realizada pela municipalidade deveriam se organizar em cooperativas de transporte coletivo para que os seus veículos tivessem os validadores da bilhetagem eletrônica e, assim, aderir à integração desenvolvida pela prefeitura²⁷.

O Bilhete Único foi a forma utilizada pelos usuários nas diferentes modalidades de transportes na cidade, pelo qual as pessoas poderiam se deslocar pela cidade utilizando ônibus, trólebus e as cooperativas de transporte em ônibus e lotações que estão, em sua maioria, regulamentadas

²⁶ Com exceção do Terminal São Mateus, que mantém integração intermunicipal direta com os trólebus da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU), os demais terminais da cidade são “abertos”.

²⁷ A obrigatoriedade dos condutores formais se organizarem em cooperativas é polêmica e não consensual entre os cooperativados. Esta questão será problematizada no terceiro capítulo deste trabalho.

pelo poder público. Somente na gestão de José Serra, praticamente todas as formas de transporte coletivo da cidade (cooperativas de ônibus e lotações regulamentadas, ônibus, trólebus, trens e metrô) acabam sendo interligadas por meio desta bilhetagem eletrônica. Pode-se supor que este tenha nascido mais de uma resposta a necessidades sociais da população do que apenas de uma simples racionalização do sistema, pois até hoje o empresariado e os sindicatos dos cooperativados do sistema regulamentado de transportes tecem suas críticas sobre os custos da integração através do bilhete único.

CAPÍTULO 2

O SABER TÉCNICO E A INFORMALIDADE NO TRANSPORTE

A identificação de pessoas que trabalharam na região sul de São Paulo e no restante do país com o transporte de passageiros não regulamentados por uma legislação específica recebeu diversos adjetivos em segmentos diferentes da sociedade: alternativos, clandestinos, informais, ilegais ou irregulares. Nas narrativas analisadas para este trabalho²⁸ e em outras fontes pesquisadas²⁹ apontaram para certa insatisfação com o termo clandestino ou ilegal ao se referirem sobre a sua experiência com o transporte. Pode-se entender que a intenção dos diversos grupos em disputa pela circulação na região sul da cidade, por exemplo, é rotulá-los como clandestinos e associá-los a transgressão, a violência e a criminalidade.

Apesar disso, a opção para analisar e discutir sobre este fenômeno ocorrido na zona sul de São Paulo será o uso destes termos. Por um lado, corre-se o risco de mascarar as relações sociais vividas por estes sujeitos nas relações de poder e disputa pelo direito à circulação na cidade, pois a potencialidade de sua experiência estaria, assim, circunscrita a um rótulo ou um setor enquanto se perde todas as múltiplas relações construídas no cotidiano destes trabalhadores (MAMANI, 2004). Por outro lado, excluir a identificação por clandestino é perder a oportunidade de problematizar os motivos que levaram a esta opção por estes indivíduos.

Na busca por informações sobre este estudo na Internet, foram encontrados diversos vídeos, em desenho animado, sobre o transporte informal de passageiros no site “You Tube”³⁰. A produção foi disponibilizada para os internautas em 3 de agosto de 2007 sob o título de “Lotação Jd. Miriam – 577-T” (LOTAÇÃO..., 2007)³¹.

²⁸ Estas experiências destes trabalhadores serão problematizadas no terceiro capítulo.

²⁹ Por exemplo, a entrevista do jornalista Alencar Izidoro com condutores regulamentados destacou o fato de que as pessoas envolvidas com o transporte regulamentado não se identificavam mais como “perueiros” e muito menos como clandestinos. Ver em Folha de São Paulo, São Paulo, 31 de janeiro de 2005.

³⁰ Dos exemplos de vídeos animados que retratam o transporte clandestino devemos citar duas produções sobre o transporte alternativo de passageiros em São Vicente-SP, intitulados “Lotação Humaitá” e “Funk da Lotação Humaitá”, postados por ricarts em julho e agosto de 2007, e uma produção do grupo Point Black, na série “Crássicos da Periferia”, com o título de “Lotação para o inferno”, de julho de 2007.

³¹ A animação foi produzida por krelid e a partir de 3 de agosto de 2007 os usuários do site de vídeos “You Tube” puderam assisti-lo. Disponível em: <http://www.youtube.com/watch?v=r_Pldx3MbtK>. Acesso em: 2 maio 2009.

Qualificada na categoria de humor, a produção possuía como subtítulo “Single hit combo de Clan Destina”. Na brincadeira, a palavra “combo” se refere à perua Kombi e a cobradora aparece com o corpo para fora “cantando” o itinerário da lotação.

A linha citada acima se refere ao trajeto da linha regulamentada 577T – Jardim Miriam / Vila Gomes. Tal linha foi criada pelo poder público em 24 de fevereiro de 1978 e operada, desde o início, pela Viação Paratodos até os dias de hoje. Algo tão incomum por dois aspectos importantes: poucas empresas de ônibus sobreviveram nestes últimos 30 anos e permaneceram com a mesma razão social, pois era uma prática comum, como já foi dito no primeiro capítulo, das viações trocarem de nomes para concorrerem aos processos licitatórios no transporte coletivo da cidade. Além disso, com as mudanças promovidas pelo Sistema Interligado na gestão Marta Suplicy (2001-2004) muitas linhas foram extintas ou tiveram o percurso reduzido – principalmente as linhas do subsistema local. Também deve-se destacar, mesmo para as linhas do subsistema estrutural que eram alimentadas pelo sistema local, que muitas linhas do subsistema estrutural, que eram muito extensas, foram reduzidas, mas, não foi o caso desta linha que interligava a zona sul à zona oeste num percurso estimado em 21 quilômetros. Apesar deste detalhe, a decisão em sempre colocar os melhores veículos em circulação nesta linha só pode ser explicada por índices técnicos satisfatórios como, por exemplo, o IPK³². Se não fosse por isso, a linha teria o seu itinerário alterado ou até seria a sua prestação de serviço encerrada.

Uma das estratégias usadas pelos perueiros para alimentar os locais de maior circulação de pessoas e que fariam integração com outras modalidades de transporte de massa, como o metrô, era identificar o seu trajeto com o de uma linha estrutural. Como foi o caso da linha 577T que passa por várias estações de metrô.

No vídeo, a perua Kombi é identificada com uma faixa horizontal em azul como foi usada nas primeiras lotações regulamentadas na gestão Luiza Erundina nos anos 1990. Os perueiros se referiram a estas peruas como pamesão³³. Os passageiros e a cobradora aparecem de maneira caricatural e disforme no desenho.

³² A sigla IPK, índice de passageiro por quilômetro rodado, significa a média de passageiros transportados pelos ônibus de uma cidade a cada quilômetro rodado que paguem a sua passagem ao embarcar no coletivo.

³³ Uma das explicações para o apelido pode estar relacionada à aparência da perua com a embalagem de queijo pamesão.

O perfil da cobradora no vídeo é apontado e criticado em estudos técnicos a respeito da informalidade do transporte coletivo: menor de idade na maioria das peruas clandestinas que rodavam não somente na zona sul de São Paulo, mas em outras cidades brasileiras. Na busca por usar melhor o espaço dentro dos veículos clandestinos, a solução adotada por muitos foi usar menores de idade que poderiam caber em qualquer cantinho da perua, da Topic ou da Van. A perua passa pela via, provavelmente partindo da estação Conceição do metrô, e a cobradora começa a entoar, por meio de uma música, o que todos os cobradores faziam ao anunciar os pontos mais importantes do itinerário da linha: *“Jardim Miriam, [Avenida] Cupecê, Casa Palma. [Avenida Santa] Catarina, [Rua] Coriolano [Durant], [Rua Cidade de] Bagdá, Hospital Santa Marina quem vai, quem fica? Aeee...”* (LOTAÇÃO..., 2007).

Ao parar nos pontos, a cobradora tenta convencer os passageiros a entrar na Kombi: *“Ae gente esse vai direto não vai pela [Rua] Alba não hein...”* (LOTAÇÃO..., 2007). Para algumas pessoas, este ato de persuadir os passageiros a seguir viagem não era tão fácil:

“Era só uma maneira de se comunicar, né? Porque eu nunca tinha trabalho [como cobrador] era a primeira vez... Então eu... Na realidade eu tinha até vergonha, né? Quando eu entrei de cobrador, né?. Pô, coisa esquisita eu chegar no ponto: “Santo Amaro, Interlagos...” Tinha até vergonha... Eu não gostava muito de... Eu não gostava de ficar chamando não. “Chama aí André!” Tá esquisito esse negócio. “Como é que chama?” “Fala aí ó: Santo Amaro, Interlagos, Cidade Dutra, fala aí onde a gente vai passar.” Falei: “tá bom, né?” Mas no começo eu tinha muita vergonha. Ah, depois que eu passei a trabalhar como motorista. [...]. Eu aprendi logo, aprendi rápido e depois eu passei a motorista e motorista não tinha essa necessidade de chamar, essa necessidade não...” (SANTANA, 2009).

A lógica pela sobrevivência em uma situação marcada por relações de disputa e poder pela circulação na cidade, várias estratégias foram usadas na busca por mais passageiros: impedir que os ônibus pegassem os usuários no ponto ou bloquear as ruas para impedir a circulação dos ônibus ou mesmo de outras lotações. As disputas pelo espaço e pelos usuários já se dão – como aparece no vídeo – pela pressão da cobradora em colocar mais pessoas além do limite do veículo. Uma questão debatida pelos técnicos ao denunciar tal prática insegura para os passageiros, a cobradora e o condutor do veículo.

A viagem continua e a cobradora tenta convencer os passageiros que estão esperando o ônibus no ponto a embarcar no veículo: *“Tá vazia, tá vazia. quem vai, quem fica?”* E novamente o itinerário é entoado pela cobradora.

O sobe e desce das vias por onde passa a lotação marca a exibição do vídeo e naturalmente com um pouco de exagero quando, por exemplo, depois da lotação passar por um morro ou outra rua aparece uma figura caricatural que lembra a um monstro.

Prática comum durante as viagens, principalmente quando se aproximava do ponto final, era a cobrança da passagem. Pode-se entender que a harmonia nas relações estabelecidas poderia ser rompida se o usuário não tivesse o dinheiro trocado para o pagamento da passagem. Caso o valor apresentado pelo passageiro fosse mais alto era motivo de irritação pelos cobradores em razão de uma crise por falta de troco. Nem a implantação da bilhetagem eletrônica por meio do bilhete único saneou o problema. Foram realizadas campanhas institucionais para que as pessoas usassem as suas moedinhas esquecidas em casa porque o problema da falta de notas e moedas de menor valor nos trocos se estende até os nossos dias: *“Adianta o troco aí pessoal. Vamo adiantar a passagem. Adianta a pass. [sic]. Não tem troco pra dez [reais], não.”* (LOTAÇÃO..., 2007).

O vídeo animado aborda uma situação que era comum e os estudiosos sobre o assunto criticavam duramente os acidentes envolvendo passageiros e os condutores devido às condições precárias dos veículos. Quando a Kombi passou por uma lombada, um passageiro caiu do bagageiro e veio a falecer. A relação da cobradora, depois de perceber a morte do passageiro, foi imediata: *“Puxa aí, puxa aí! Foi, foi! Jardim Miriam, [Avenida] Cupecê, Casa Palma. [Avenida Santa] Catarina, [Rua] Coriolano [Durant], [Rua Cidade de] Bagdá, Hospital Santa Marina quem vai, quem fica? Aeee...”* (LOTAÇÃO..., 2007).

Ao final, no Jardim Miriam, anuncia o fim da viagem: *“Vamo lá gente ponto final, ponto final. Vamo descendo que não desceu já era. Vai embora prá casa.”* (LOTAÇÃO..., 2007).

Quando se assiste ao vídeo pode parecer engraçado, mas as situações demonstradas não eram diferentes da realidade do transporte de passageiros na zona sul de São Paulo, assim como em outras regiões da cidade e outras áreas metropolitanas pelo país. Diante disso, a tendência é apontar os problemas sob o ponto de vista técnico-científico e existe um esforço em desqualificar o que a informalidade na modalidade de transporte de passageiros representou para o país.

Os debates sobre a Nova História Política possibilitaram, a partir dos anos de 1970, novas abordagens que se opunham em privilegiar os estudos sobre a política e o

poder dos grandes Estados e nações. Existiu o interesse em analisar e problematizar o poder em suas diferentes modalidades. Como aponta Francisco Falcon:

A historiografia política passou a enfocar [...] a microfísica do poder, na realidade as infinitas astúcias dos poderes em lugares históricos pouco conhecidos dos historiadores – família, escola, asilos, prisões, hospitais, polícia, oficinas, fábricas, etc.; em suma, no cotidiano de cada indivíduo ou grupo social. (CARDOSO; VAINFAS, 1997, p. 75).

Estes enfoques valorizaram a experiência de pessoas comuns ao problematizar as relações no bojo familiar e a atuação dos movimentos sociais como sujeitos históricos no seu cotidiano em suas tensões e resistências nas diversas formas de poder.

Diante do fenômeno da informalidade do transporte de passageiros na zona sul da cidade de São Paulo, pretende-se analisar como o conhecimento técnico-científico diagnosticou tal situação e quais os interesses em disputa nas relações de poder que se construíram por meio destes estudos.

Naturalmente, a questão do transporte ilegal nesta região da cidade paulistana não pode ser dissociada da preocupação técnico-científica nos estudos sobre o transporte urbano. Entretanto, a análise documental sobre o assunto revela que não existe, a princípio, uma preocupação em isolar as problemáticas para a solução desta situação em uma determinada região de uma cidade brasileira: a zona sul de São Paulo ou a região norte do Rio de Janeiro.

As preocupações se concentram em identificar o problema, independentemente do tamanho de uma cidade média ou grande brasileira – o que pode ser uma visão míope do ponto de vista histórico e social, pois em cada localidade se desenvolveram relações de poder e disputa por espaços no trabalho informal e as modalidades de atuação foram as mais diversas. Por exemplo, no interior de São Paulo, o fenômeno dos mototáxis³⁴ – forma de transporte que nos anos de 1990 não era regulamentada, onde o usuário era transportado por um motociclista para qualquer ponto da cidade mediante o seu pagamento – possuiu uma demanda considerável de clientes para regiões onde o transporte coletivo era incipiente ou não conseguia atender aos anseios mais imediatos da população ao se locomover pela cidade. Entretanto, em

³⁴ Recentemente, o Senado Federal aprovou a regulamentação desta modalidade de transporte e o presidente da República Luís Inácio Lula da Silva sancionou a lei sobre o serviço de mototáxi. Tal decisão é polêmica, pois a Associação Nacional dos Transportes Públicos se posicionou contrária à regulamentação e o prefeito da cidade de São Paulo, Gilberto Kassab, já se posicionou que não irá assinar a regulamentação desta matriz de transporte para a cidade alegando falta de segurança para o usuário e o condutor da motocicleta.

idades como São Paulo, tal matriz de transporte não obteve êxito pela concorrência com outras formas de transporte que estavam à margem da regulamentação: automóveis³⁵ que eram usados para transportar passageiros, as peruas e os ônibus clandestinos. Enfim, aparentemente, a necessidade do conhecimento técnico-científico do setor é apontar as soluções técnicas para tal problema.

Foram escolhidas para a análise e problematização as produções realizadas pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) cuja sede é em São Paulo. É reconhecida nacionalmente como uma das organizações que estariam mais qualificadas para o estudo das matrizes de transporte urbano no Brasil e que os seus membros destinariam suas ações e preocupações para a questão da informalidade do transporte coletivo no Brasil.

Os documentos analisados foram produzidos em momentos diferentes no recorte temporal proposto para o estudo da informalidade do transporte de passageiros na zona sul da cidade de São Paulo (1989-2004) e que foram publicados na Revista de Transportes Públicos (em 1992, 1995, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002) e nos Documentos Setoriais da ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos em 2000. Esta instituição possui outras publicações como, por exemplo, o TEU – Transporte Expresso Urbano; Revista Monumento; MDT – Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos; Fóruns de Secretários e Dirigentes de Transporte e Trânsito; Eventos Técnicos da ANTP; Congressos da ANTP; Comissões Técnicas; Bienal ANTP de Marketing.

A Revista de Transportes Públicos, publicada desde 1978, possui 121 publicações (que são trimestrais) e que abordam os diversos assuntos concernentes às diversas matrizes de transportes urbanos: pedestrianismo, cicloviário, metroviário, ferroviário, rodoviário (automóveis, motos, ônibus e trólebus). Técnicos e estudiosos de diversas áreas, como engenheiros, arquitetos e urbanistas, discorrem e formam opiniões sobre as modalidades acima citadas de

³⁵ Apesar dos esforços da prefeitura de São Paulo em acabar com esta modalidade de transporte clandestino mesmo quando o sistema Interligado já estava em funcionamento desde 2001, no final da gestão Marta Suplicy era possível encontrar automóveis nas estações do metrô concorrendo com as lotações regulamentadas que operavam, e ainda operam, no subsistema local. O repórter Alencar Aloizio, do jornal Folha de São Paulo, tratou desta questão na zona sul da cidade em reportagem intitulada “Clandestino se esconde em ‘carro’ de passeio”, publicada na Folha On Line em 15 de março de 2004.

transportes³⁶. Os editoriais desta produção estão voltados para o funcionamento desta instituição e como o conhecimento técnico contribuiu para o debate dos problemas do transporte e as suas soluções no país. O transporte informal no Brasil até mereceu destaque em um destes editoriais.

O público alvo desta publicação são os administradores públicos em todas as esferas (municipal, estadual e federal), as instituições públicas e privadas que operacionalizam e/ou fiscalizam as diversas matrizes de transporte urbano no país, entidades classistas (sindicatos patronais e dos condutores em transporte de passageiros), montadoras de veículos e carrocerias e acadêmicos. Na tabela abaixo, pode-se observar alguns exemplos destas entidades que são conveniadas e que têm interesse nos estudos produzidos pela Associação Nacional dos Transportes Públicos. Inclusive técnicos e estudiosos de algumas destas entidades participam da produção de artigos para as publicações da Revista do Transporte Urbano, por exemplo, além dos congressos temáticos sobre o transporte no país:

Universidades	Montadoras	Instituições públicas e privadas de gerenciamento do transporte	Sindicatos patronais	Empresas de operacionalização do transporte
Programa Pós-Graduação – Engenharia Urbana – UFSCar (São Carlos-SP)	Marcopolo S/A (Caxias do Sul-RS)	Artesp - Agência Reguladora de Transportes São Paulo (São Paulo-SP)	Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado de São Paulo (São Paulo-SP)	Metra - Sistema Metropolitano de Transporte Ltda. (São Bernardo do Campo - SP)
Universidade Federal do Pará (Belém-PA)	Scania Latin America Ltda. (São Bernardo do Campo-SP)	Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte S/A - BHTRANS (Belo Horizonte-MG)	Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Salvador (Salvador – BA)	Metrotec - Companhia Brasileira de Trens Urbanos (Recife/PE)
Universidade do Vale dos Sinos	Volvo do Brasil Veículos (Curitiba-PR)	São Paulo Transportes S.A. (São Paulo-SP)	Sindicato das Empresas de Ônibus da Cidade do Rio de Janeiro - Rio Ônibus (Rio de Janeiro/RJ)	Companhia do Metropolitano do Distrito Federal (Brasília-DF)

Tabela 3 – Entidades conveniadas à Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP).

Fonte: <<http://portal1.antp.net/site/apoio/associadas.aspx>> (adaptado)

³⁶ A publicação da Revista dos Transportes Urbanos, assim como as divulgações da Associação Nacional de Transportes Urbanos, deveria estimular, conforme o estatuto da instituição, “[...] ações que contribuam para a garantia do direito ao transporte público de qualidade, à cidadania no trânsito e à mobilidade urbana sustentável, estudos e difusão de conhecimento especializado sobre questões referentes à mobilidade urbana, transporte e trânsito, abrangendo as dimensões técnico-científicas, políticas, sociais, culturais, econômicas, ambientais e urbanísticas, incluídas ações de pesquisa, preservação e divulgação cultural.” Ver em http://portal1.antp.net/site/Estatuto/Estt07_09.aspx

Com o fenômeno e a difusão do transporte informal de passageiros, esta temática mereceu a atenção destes especialistas sobre esta questão.

O surgimento da Associação Nacional de Transportes Públicos está relacionado, como foi brevemente abordado no primeiro capítulo, ao processo de distensão e transição para a democracia no Brasil e a efervescência dos mais variados movimentos sociais existentes neste momento. Não existe um consenso se tais organizações realmente possuíam clara e dirigida potencialidade contra as limitações e imposições do regime militar ou se tinham plena e total autonomia e consciência política de seus atos. Eder Sader, ao estudar os trabalhadores da Grande São Paulo nas últimas décadas do século XX, valoriza a experiência vivida, a identidade destes grupos sociais ao forjar discursos³⁷ que contrastam com as condições de vida adversas durante esta época:

Se pensarmos num sujeito coletivo, nós nos encontramos, em sua gênese, com um conjunto de necessidades, anseios, medos, motivações, suscitados pela trama das relações sociais nas quais ele se constitui [...]. É através dos discursos que a carência virtual de bens materiais se atualiza numa carência de casa própria ou de um barraco, de sapatos ou de vestidos, de feijão com arroz ou carne-de-sol, de escola para os filhos ou televisão. (SADER; 1995, p. 143).

Os movimentos sociais que lutavam por melhorias do transporte coletivo neste contexto estão correlacionados aos seguintes fatores: os problemas advindos com o uso e a disputa pelo solo urbano nas médias e grandes cidades e a inoperância do poder público associada ao desinteresse da iniciativa privada – responsável pela concessão da prestação de serviço de transporte público na maioria das cidades brasileiras – em tratar desta questão: promover um transporte público de qualidade para a população.

A situação da prestação dos transportes públicos nas grandes cidades brasileiras pode ser demonstrada nesta opinião de um estudioso da Associação Nacional de Transportes Públicos:

³⁷ Em relação à potencialidade dos discursos dos movimentos sociais dos anos 1970, Sader destaca que: “está tão ligada à consciência interna das suas categorias e modalidades de abordagem do vivido quanto à sua abertura, às fissuras que deixa para poder incorporar o novo, aquilo que era ainda indizível e para o que não poderia necessariamente haver categorias feitas.” (SADER; 1995, p. 143).

Quando um ônibus superlotado, apresentando taxa de ocupação de até dez passageiros por m², deixa o ponto, a maior parte das pessoas já estava cansada de esperar, pois ficou quase uma hora no ponto até conseguir embarcar; e deverá passar certamente mais uma hora ‘espremida’ dentro do ônibus, na longa viagem com destino a casa, após uma jornada de oito ou mais horas de trabalho. (GOUVEA, 1990, p. 94).

Estes movimentos se manifestaram de forma espontânea por meio de ações coletivas que depredaram trens e ônibus nos conhecidos quebra-quebras³⁸ dos anos de 1970 e 1980, e de forma organizada, através das ações das associações de moradores e comissões de bairros. Dependendo da repercussão e do impacto destes movimentos específicos (que lutam por questões mais imediatas como, por exemplo, o preço das passagens de ônibus), bem como se os movimentos forem mais abrangentes (a melhoria da prestação dos serviços de transporte coletivo por pneus e/ou trilhos pela municipalidade e a criação de novas linhas de ônibus), o poder público pode ceder em razão destas pressões³⁹. Decisões dos governos municipais que tiveram forte apelo popular foram alvo das críticas nos planos municipais de gestão do transporte público ou pelos técnicos e estudiosos do setor.

O problema social do transporte público – no qual os técnicos, em sua maioria, procuram desqualificar os seus aspectos políticos e partidários – está relacionado às transformações advindas da reestruturação produtiva na esfera do capitalismo. Exemplificando, as mudanças ocorridas no processo de produção e divisão social do trabalho capitalista nas últimas décadas nas economias centrais, e posteriormente nas economias “em desenvolvimento”, vão se traduzir, em especial, no aumento do desemprego estrutural e na precarização das relações de trabalho pelo mundo. Ficará cada vez mais comum a figura das pessoas tratadas como supérfluas pelas cidades na luta pela sobrevivência cidadina:

A exclusão do trabalho é vivida mais como uma condição de ‘superfluidade’ que como a condição de alguém que está ‘desempregado’ (termo que implica um inconveniente temporário que se pode – e se poderá – remediar); equivale a ser recusado, marcado como supérfluo, inútil, inábil para o trabalho e condenado a permanecer ‘economicamente inativo’. Ser excluído do trabalho significa ser eliminável (e talvez já eliminado definitivamente), classificado como descarte de um ‘progresso econômico’

³⁸ Os artigos de Edison Nunes “Inventário dos quebra-quebras nos trens e ônibus em São Paulo e Rio de Janeiro” e de Sidnei J. Munhoz “Rebeldes contemporâneos – saques e quebra-quebras em São Paulo” problematizam este fenômeno dentro dos movimentos sociais por transportes urbanos. (MOISÉS, 1985a; DEAECTO, 2008).

³⁹ Mas quando o poder público acaba não cedendo às pressões, as ações espontâneas de depredação e destruição dos coletivos se destinam para que as autoridades possam se sensibilizar futuramente e trazer melhorias para esta prestação de serviço.

que afinal se reduz ao seguinte: realizar o mesmo trabalho e obter os mesmos resultados econômicos com menos força de trabalho e, portanto, com custos inferiores aos que antes vigoravam. (BAUMAN, 2009, p. 23-24).

Em um cenário de transformações na reestruturação produtiva do capital, se aprofundou ainda mais a crise na prestação dos serviços públicos essenciais e se defendeu que a desregulamentação dos serviços públicos seria uma saída para solucionar tais problemas:

As vans surgiram também numa brecha deixada pelo governo, que incentivou a demissão voluntária, estimulou milhares de trabalhadores a largarem seus empregos. Sou fruto de um processo desses e precisei de uma opção de vida. O governo jogou grande parte da população na informalidade. (MAMANI, 2004, p. 328).

No setor de transporte as empresas públicas que gerenciavam e operavam o sistema foram privatizadas nos anos de 1990 (a Companhia Municipal de Transportes Coletivos em São Paulo e a Companhia Santista de Transportes Coletivos em Santos são alguns dos exemplos).

A questão da regulamentação e da desregulamentação dos serviços públicos é apresentada e discutida nos documentos sobre o transporte coletivo informal. Nota-se que não há um consenso a respeito desta problemática que envolve aspectos sociais, políticos e econômicos.

O direito à regulamentação dos transportes urbanos é defendido por setores organizados dentro da informalidade para que possam oferecer, dentro da lei, um serviço de qualidade e segurança aos usuários – as brechas provocadas pela inoperância e a acomodação do empresariado de ônibus (apoiado por uma legislação garantidora de um público cativo) favoreceram o crescimento do transporte ilegal pelas cidades:

E uma coisa deixo claro: nós não queremos continuar na ilegalidade. A gente vem buscando alternativas junto ao poder público para legalizar nossa atividade. Não sei se você sabe, mas uma pesquisa do Ibope prova que 89% da população acham ótimo se deslocar em vans. [...] Quem falou que se o sistema de vans se tornar legal não vai ter horário? Quem garante que a legalização não vai impor uma regra? Nós queremos a legalização [...]. A prefeitura nos chama de camelôs do trânsito, mas se omite a regulamentar esse transporte, como fez com os camelôs de verdade. Mas a população quer as vans [...]. Queremos definir nossos corredores, o preço da passagem, pagar impostos, mas a prefeitura não quer deixar. (MAMANI, 2004, p. 328).

Enquanto não existia um posicionamento das prefeituras municipais para resolver este problema, as associações e cooperativas de transporte informal defendiam uma “autorregulação” onde os próprios trabalhadores informais eram responsáveis pela fiscalização e a organização do transporte informal de passageiros:

Os cento e sessenta fiscais [no Rio de Janeiro] verificariam se as vans respeitavam o limite de velocidade, se a documentação estava em ordem e controlariam a atuação dos “bandalhas” [autônomos sem vínculo com as cooperativas de transporte alternativo] (MAMANI, 2004, p. 331).

Por sua vez, a defesa da manutenção da regulamentação do transporte é reivindicada e problematizada pelos teóricos por que a desregulamentação do serviço público levaria a uma desordem nesta atividade com impactos na economia em várias cidades, traduzindo-se na redução de empregos diretos (motoristas, cobradores, fiscais, mecânicos) e indiretos (autopeças, distribuidoras de combustíveis).

Entretanto, isto não é uma posição homogênea sobre o assunto. Existe a preocupação de uma parte dos estudiosos em apontar as deficiências do poder público em oferecer um transporte coletivo que possa atrair a atenção dos seus usuários para o transporte formal, pois não consegue atender toda a demanda de passageiros, abrindo a possibilidade para os informais buscarem esta fatia do mercado não atendida pelos governos municipais das cidades brasileiras:

[...] a desregulamentação [do transporte público] poderá [...] significar novos padrões de regulamentação, pois haverá necessidade de se estabelecerem regras do jogo para a nova situação. Mas, por outro lado, a qualidade da intervenção do Estado no sistema de transporte poderá mudar, e poderá até ser para melhor, no sentido de que o Estado deverá passar a, realmente, administrar os conflitos de interesse entre os usuários e os operadores e *não administrar conveniências políticas*. (COUTO; AQUINO, 1992, grifo nosso)

Estas conveniências estão relacionadas a maneira de como as políticas públicas das cidades brasileiras vão solucionar a difusão da informalidade no transporte ou como a “mão invisível” do mercado não sofrerá a intervenção do Estado nos negócios privados na prestação deste serviço público? Seria, neste quadro de reestruturação produtiva do capital dos anos 1990, uma forma se livrar da atuação e fiscalização indesejada do Estado?

Houve uma preocupação, nos documentos analisados, em entender as diversas facetas da informalidade. Uma delas relacionada à oposição entre formal e informal.

O documento produzido por Anísio Brasileiro de Freitas Dourado (1995) levantou uma série de problemáticas interessantes sobre o (suposto na concepção do autor) dualismo entre o transporte formal e informal. Procurou responder se esta dualidade é falsa ou verdadeira.

O autor destaca que o fenômeno da informalidade se manifestou – como já foi dito – em um momento marcado por crise econômica, urbana e social. Além disso, destacou a crise da formalidade nos transportes presente por meio de uma política de tarifas elevadas, a evasão de passageiros e o aumento de outras modalidades de transporte: automóvel, motociclismo e o pedestrianismo.

Mesmo que nas experiências de outros países, particularmente os mais pobres ou emergentes, estes não possuam políticas públicas claras de regulamentação no setor de transportes coletivos, Anísio Dourado acredita que o termo mais conveniente para se tratar dos informais seria como *artesanais*, pois:

Na medida em que as características organizativas desses modos [de transporte] variam de um país a outro (e entre cidades de um mesmo país), parece-nos difícil e mesmo simplista reduzi-los a uma única expressão: “informais”. Mesmo porque esta categoria “informal” reforça a ideia da existência de uma oposição, de um dualismo ou antagonismo entre esse segmento da oferta e os modos ditos “convencionais” (ônibus, trem, metrô, táxi). (1995, p. 82).

Podemos supor, quando o documento se posiciona de uma forma crítica em relação às posturas por parte dos técnicos em ver os artesanais de uma forma negativa sob diversos aspectos (modernidade, segurança, meio ambiente e a manutenção do veículo de trabalho), que está presente certo posicionamento político diante das relações de poder que envolveram empresariado, perueiros, trabalhadores ilegais e o poder público:

Os *poderes públicos* são fortes na medida em que estabelecem os regulamentos e as normas para o setor; mas sua fraqueza é determinada pelos conflitos e brigas de poder entre os diversos níveis (federal, estadual, municipal) bem como pela sua incapacidade de operar o serviço. Os *usuários* são fortes na medida em que reivindicam e fazem pressão política chegando até a depredar ônibus; mas são fracos pois constituem uma demanda cativa. Os *operadores* são fortes na medida em que detêm o *savoir-faire [know-how]* técnico para operar e manter os veículos; mas sua

fraqueza resulta da multiplicidade de agentes e de interesses diversos. (DOURADO, 1995, p. 88).

Existe olhar humano sobre os trabalhadores informais e a sua prática diante de uma pretensa postura racional e técnica do saber dos especialistas sobre o transporte público? Neste quadro de tensões e disputas pela circulação e pelo espaço nas cidades e, naturalmente, por sobrevivência em situações tão adversas (trabalho legal em oposição ao trabalho ilegal nos transportes), consegue-se ver o humano por parte dos profissionais da Associação Nacional de Transportes Públicos ou por outras instituições que desenvolvam o conhecimento e o debate nesta área?

A crônica técnica do arquiteto José Heitor de Amaral Gurgel (1998) de 1995 trata do assunto discutido em alguns artigos da Revista dos Transportes Públicos e de forma mais incisiva, do ponto de vista ideológico, nos Documentos Setoriais sobre o Transporte Clandestino no Brasil: as peruas Kombi. As crônicas técnicas são publicadas em várias edições desta revista. O conteúdo destas crônicas já foi publicado em outros meios de comunicação de massa como jornais e revistas onde seus autores expuseram os seus pontos de vista sobre as modalidades de transportes e os projetos institucionais sobre o transporte urbano nas cidades.⁴⁰

O autor relata que teve o seu carro roubado e estava esperando pelo pagamento do seguro. O jeito é ir trabalhar usando uma modalidade de transporte urbano.

Enquanto estava no ponto esperando por um ônibus, passou uma perua Kombi. Desceu um jovem, mais ou menos parecido com a descrição do vídeo no início deste capítulo, chamando os passageiros para o Hospital das Clínicas e narrando os pontos mais importantes do seu itinerário. Surge um dilema para o arquiteto:

Eu, andar de perua? Na minha cabeça de técnico em transporte público urbano, eu deveria tomar um ônibus regulamentado, com alvará, com IPK [índice de passageiro por quilômetro rodado] [...] [conhecido] [...], integrado, fiscalizado pelo órgão público gestor e com tudo aquilo que estava acostumado no meu linguajar técnico. (GURGEL, 1998, p. 93)

⁴⁰ Uma destas crônicas criticou o lado desumano dos passageiros com o uso do “chiqueirinho”. Era uma armação de vidro ou em ferro que obrigava o usuário do ônibus pela porta traseira a se dirigir diretamente ao cobrador evitando que desembarcasse sem pagar. Esta e outras crônicas foram reunidas em um livro de Rogerio Belda que atuou na Associação Nacional de Transportes Urbanos. (BELDA, 1994).

A necessidade de chegar ao seu local de trabalho fez com que ele, assim como milhares de pessoas, fosse neste veículo. Em 20 minutos foi conduzido por uma perua Kombi que viajou 30 quilômetros ao seu destino.

Nesta sua experiência, o arquiteto fez uma avaliação dos pontos positivos e negativos desta modalidade de transporte. Mas o que chamou a sua atenção foram as relações sociais vividas e construídas, todos os dias, com as pessoas que se envolviam com o transporte clandestino de passageiros: as pessoas eram mais próximas, muitas se conheciam e os laços de amizade e confiança com os operadores se fortaleciam:

Eu acho que o negócio começou a crescer porque a confiança, né? Porque muitos passageiros que você transportava todos os dias e passou a te conhecer, mesmo você sendo informal, você passou a dar segurança para ele e ele acabou te dando preferência, dando preferência prá você do que o ônibus, entendeu? Porque ele começou a... Como carro era menor, né, você tinha diálogo com o passageiro e tal, ele era bem tratado - diferente do ônibus que entra, a pessoa não dá bom dia, não dava, né, e a entrava lá de qualquer jeito, né? Então isso ajudou bastante a crescer. (KALINAUSKAS, 2008).

A razão e a técnica conseguem traduzir o valor destas sociabilidades construídas no cotidiano de passageiros e condutores? Esta experiência do arquiteto Amaral Gurgel fez valorizar o lado humano e solidário que envolve esta situação e deixou um recado aos técnicos: “A relação entre as pessoas dentro desse microcosmo social não se conhece através de *pesquisa: tem que sentir na pele*” (GURGEL, 1998, p. 95, grifo nosso).

Grupos empresariais ligados ao transporte público de passageiros ansiavam, dentro das lutas pela preservação de suas garantias constitucionais (a exclusividade na prestação do serviço e sem a concorrência predatória que pudesse ferir os seus objetivos econômicos e políticos) e pelo espaço nas cidades, um discurso que reforçasse a legitimidade dos seus interesses. A vinculação, por meio das entidades patronais, a estas instituições de pesquisa e estudo não foi casual: desejavam um suporte técnico para desqualificar a atuação dos trabalhadores informais do setor.

O editorial de César Cavalcanti (1998), na época diretor regional da ANTP/Nordeste, procurou com o discurso a respeito da difusão da informalidade no transporte de passageiros pelo país desqualificar a atuação destes profissionais e as suas justificativas.

As argumentações que a crise econômica e social nas décadas de 1970 e 1980 foram responsáveis pelo aumento do desemprego estrutural e que a saída para estas pessoas ao se ocuparem com o transporte ilegal é rebatida pelo especialista com um discurso bastante comum naquele momento histórico consubstanciado pelos técnicos e reproduzido pelos sindicatos patronais em todo o país com forte apelo propagandístico ideológico: o desemprego causado na formalidade com a ascensão do transporte informal é muito maior, pois atingiria os empregos indiretos (motoristas, cobradores, fiscais...) e indiretos (empresas de autopeças e insumos para os veículos).

Além de desqualificar a potencialidade dos sujeitos sociais, despreocupando-se em solucionar o problema do ponto de vista humano, o seu discurso vai muito além das questões técnicas. São instituições econômicas que estão em risco com a ilegalidade:

Outras dificuldades acarretadas pela adoção do transporte informal, nas condições hoje prevalentes [1998], tais como o incremento do congestionamento, da poluição e a facilidade da proliferação desenfreada desta modalidade, reforçam a ideia de que o *transporte informal deve ser contido, sob pena de desperdiçarmos, de forma praticamente irreversível, o valioso patrimônio pelo sistema nacional de transporte urbano por ônibus*. (CAVALCANTI, 1998, p. 6, grifo nosso).

O documento produzido pela Executiva Nacional da Central Única dos Trabalhadores (1999), em 1999, e publicado pela Revista dos Transportes Públicos tratou, aparentemente, de um dilema enquanto uma organização sindical que luta pelos direitos dos trabalhadores de diversos segmentos (nesta situação, os trabalhadores do transporte): seria possível atender aos interesses de todos os trabalhadores formais e informais? Haveria vontade política, enquanto uma organização sindical, para tal ação?

As explicações, de acordo com o documento produzido por esta entidade social, para a situação em que se encontra o transporte público e os seus trabalhadores, assim como os demais, estão calcadas nas decisões políticas adotadas pelo governo Fernando Henrique Cardoso, ao promover as condições para a reestruturação produtiva do capital internacional no país. As suas consequências são traduzidas no aumento da pobreza para a maioria da população, desemprego em massa e favorecimento dos lucros advindos do capital especulativo para uma minoria.

As argumentações para o caos em que se encontrava o transporte público de massa estavam nas facilidades dos oligopólios do transporte público e a destruição de um patrimônio público com o sucateamento e o inchaço das companhias públicas que operavam e administravam o sistema de transportes em várias cidades brasileiras.

Entretanto, para justificar que a expansão da informalidade favoreceu o caos no transporte e a sua dissociação dos sistemas formais, o discurso tomou outra direção:

A primeira consequência de se ter esses dois sistemas de transportes separados [formal e informal] é o aumento da tarifa, porque na ótica empresarial *aumentar salários é aumentar tarifa. Portanto, diminuir demanda consequentemente também é aumentar tarifa.* (CENTRAL ÚNICA DOS TRABALHADORES, 1999, p. 88, grifo nosso).

Além disso, as explicações de ordem técnica são usadas para a defesa dos trabalhadores formais na ofensiva ao transporte informal e os seus trabalhadores. Argumentações como o aumento da poluição e dos congestionamentos nas vias urbanas, os desrespeitos às normas de trânsito (estacionamento em fila dupla, “costurando” e realizando ultrapassagens perigosas) e a exploração dos trabalhadores irregulares nesta atividade são usados pela entidade sindical na defesa dos empregos dos trabalhadores formais – diretos e indiretos. A panacéia para esta situação está na regulamentação do mercado neste segmento:

Nós temos a grande responsabilidade de abrir essa discussão nacionalmente e cobrar das autoridades governamentais e órgãos gestores do transporte que os serviços de transporte público de passageiros, tanto o convencional como o ‘alternativo’, sejam rigorosamente *regulamentados de forma a garantir a qualidade e segurança para os usuários e os direitos dos trabalhadores rodoviários.* (CENTRAL ÚNICA DOS TRABALHADORES, 1999, p. 88, grifo nosso).

A simples regulamentação do transporte para os informais enfrentou os seguintes problemas: os oligopólios do transporte coletivo em São Paulo – assim como em outras regiões do país – estavam interessados em dividir a fatia do bolo? Muitos informais estavam realmente interessados na formalidade e em seguir, do ponto de vista jurídico, as ordenações a que são impelidas por meio de uma legislação que atribuem responsáveis que não eram, para uma parte, adequadas na prestação dos serviços?

Parece-nos um pretexto por parte dos sindicatos formais, na impossibilidade de criar mecanismos para a defesa dos interesses dos trabalhadores informais no transporte (seja em outras áreas), pois estariam perpetuando um quadro de exploração advinda da própria informalidade (JAKOBSEN; MARTINS; DOMBROWSKI, 2000, p. 10). A preocupação estaria na luta pela garantia do emprego direto e indireto dos profissionais formais no setor de transportes diante da expansão, nos anos de 1990, da clandestinidade no setor.

O documento produzido por Orlando Fontes Lima Júnior (2001) pretendeu abordar as questões técnicas que definiram a escolha dos passageiros para as “vans” de acordo com critérios como eficiência e eficácia dos serviços prestados por esta matriz de transporte urbano. O título de tal documento poderia ser entendido como uma possibilidade de discutir as relações sociais que influenciavam as escolhas entre os ônibus e os transportes informais constituídos por veículos menores como peruas e vans ou até mesmo os microônibus. Porém, a discussão ficou norteadada por comparações técnicas, tornando as questões sociais secundárias.

Uma das questões técnicas que foi explorada pelos sindicatos patronais, com forte apelo ideológico no combate aos perueiros e outros informais, é o fato de que estas matrizes de transporte ajudaram a aumentar o congestionamento nos horários de pico, se comparado aos ônibus e veículos de médio porte, pois várias vans ocupavam o espaço de um ônibus transportando menos passageiros. A quem interessava, naturalmente, potencializar tal questão técnica? Estaria ela dissociada de interesses políticos e econômicos? A busca e a luta pelo espaço nas cidades motivaram que os informais investissem em propaganda para expor a situação contrária: por que ficar em pé dentro de ônibus (se passasse no ponto e pudesse, pelo menos, embarcar neste veículo!), se poderia viajar sentado dentro de uma perua, Van ou microônibus? Entretanto, nem sempre foi deste jeito, pois como diz o próprio nome, a lotação era, para muitos informais, para lotar mesmo.

A análise técnica, feita por pesquisas de opinião, foi estudada e demonstrada por meio da tabela de avaliação coletiva do serviço a seguir:

Atributo	Ônibus	Van
Tempo médio global de viagem na cidade	Controlável	Não controlável
Número de transferências	Planejado	Não controlável
Densidade das linhas	Planejada	Não controlável
Acessibilidade às diversas partes da cidade	Controlável	Não controlável
Confiabilidade no cumprimento dos horários	Fiscalizada	Opera segundo a conveniência
Período de operação amplo	Definido	Opera segundo a conveniência
Segurança no trânsito	Controlável	Não controlável
Manutenção dos veículos	Controlável	Não controlável
Condução do motorista	Controlável	Não controlável
Atendimento a todos que desejem viajar	Definido	Opera segundo a conveniência
Atendimento dos volumes de passageiros nos picos e entre picos	Definido	Opera segundo a conveniência

Tabela 4 – Desempenho dos meios de transporte informal e regulamentado nas cidades brasileiras.

Fonte: LIMA JÚNIOR, Orlando Fontes. O conflito entre transporte por ônibus e vans nas cidades e regiões metropolitanas. *Revista dos Transportes Públicos*: Revista da ANTP, São Paulo, ano 23, n. 90, 1. trim. 2001

O autor problematiza, de acordo com a tabela, que as avaliações individuais feitas por pesquisas de opinião podem apontar aspectos positivos do uso das vans como, por exemplo, a disponibilidade dos veículos nos períodos de pico ou conforto nas cidades; mas, ao se analisar de forma conjuntural as garantias das gratuidades previstas em lei, a conservação dos veículos ou disponibilidade durante todo o período do dia, são aspectos negativos desta modalidade de transporte de passageiros.

A conclusão apontada pelo estudioso vai de encontro àquilo que uma minoria de técnicos defendeu sobre esta problemática: existe espaço para todas as modalidades de transporte e que as peruas, vans e microônibus poderiam ter ações compartilhadas pelos gestores do sistema de ônibus.

Como foi citado no primeiro capítulo deste trabalho, pesquisas realizadas por historiadores já apontavam o transporte ilegal como um fenômeno antigo na cidade de São Paulo nos anos de 1930 e outros estudos já apontavam a existência da informalidade nos anos de 1960 no Rio de Janeiro (MAMANI, 2004, p. 329). Entretanto, nos anos de 1980 e 1990, assistiu-se à explosão deste fenômeno pelas cidades brasileiras. Seria possível prever o surgimento dos informais sem o

aprofundamento de uma discussão das relações sociais vividas? O discurso racional e técnico dos estudiosos esgotaria esta problemática?

Um estudo sobre o surgimento da informalidade e a queda do número de passageiros no sistema de transporte público na Região Metropolitana de Recife procurou uma resposta técnica para estas questões.

Apesar de a realidade estudada estar relacionada à capital pernambucana e aos municípios da região, acredita-se que os fatores que propiciaram a redução do número de passageiros por meio de transporte coletivo nas grandes e médias cidades brasileiras estão correlacionados, nas décadas de 1990 e 2000, à procura por outras modalidades de transporte: informal, pedestrianismo e individual.

Um ponto nevrálgico que determina os (des)caminhos no transporte coletivo de passageiros nas cidades nas últimas décadas do século XX está no fato que o passageiro de ônibus não possuía opções para escolher a empresa que oferecesse a melhor prestação de serviço, pois:

A certeza de que a demanda do sistema de transportes era *cativa* levou a não se buscar a *qualidade do serviço* ocasionando a queda da mesma e a diminuição da confiabilidade do STTP [Sistema de Transporte Público de Passageiros] e conseqüentemente a demanda deixou de ser '*cativa*'. (RECENHA, 2002, p. 88, grifo nosso).

As questões econômicas apontadas de forma isoladas no documento não foram suficientes para prever tanto a diminuição da demanda de passageiros quanto a difusão da informalidade no transporte de passageiros nas médias e grandes cidades brasileiras. Porém, a característica de um público cativo para o empresariado de transporte urbano, alicerçado pela lei, fez com que se construíssem novas relações de poder à medida que, por um lado, a informalidade buscava este “filão” que não era plenamente atendido pela iniciativa privada e, por outro lado, os empresários defendiam os seus interesses na prestação deste serviço público à população.

A pluralidade das opiniões expressas nestes documentos demonstra, em maior ou menor grau de intensidade, posições preocupadas com a valorização do caráter humano das relações sociais vividas entre os trabalhadores da informalidade, em suas peruas Kombi ou nos microônibus circulando pelas principais vias da zona sul de São Paulo e suas periferias, que desejavam, assim como os cidadãos do transporte motorizado individual, o direito de circular pela cidade. Naturalmente, encontraram-se relações sociais marcadas pela identidade de quem

prestava o serviço e os seus clientes, diferente da situação fria e distante existente em um ônibus ou mesmo nos meios de transportes de massa – trens e/ou metrô. Por outro lado, muitas pessoas se arriscaram, em nome da velocidade e do tempo, em viajar nestas matrizes de transporte irregulares de passageiros. No entanto, quem suportaria nos dias de hoje ficar uma hora no ponto de ônibus à espera do transporte para a sua casa depois de uma jornada de trabalho?

A preferência de uma parte dos técnicos baseou-se, pelos motivos apresentados e questionados acima, na defesa de argumentos que vão de encontro às simples soluções técnicas, procurando desqualificar os seus aspectos políticos e sociais na questão da informalidade do transporte de passageiros. Procuraram tratar de forma negativa esta questão na medida em que medidas paternalistas promovidas pelo Estado e uma suposta indefinição jurídica na maneira como a atividade de transporte coletivo deveria ser tratada pela iniciativa privada poderiam suscitar questionamentos legais e possibilitar o trabalho dos ilegais, nas deficiências do poder público em ofertar um serviço de qualidade aos cidadãos.

O forte apelo à técnica só pode ser apreendido nestas produções sobre o fenômeno da informalidade a partir do momento em que um saber e um discurso competentes são por si só suficientes para explicar o problema e apontar soluções:

O discurso competente é o discurso instituído. É aquele no qual a linguagem sofre uma restrição que poderia ser assim resumida: *não é qualquer um que pode dizer a qualquer outro qualquer coisa em qualquer lugar e em qualquer circunstância.* (CHAUI, 1982, p. 7, grifo nosso).

Tal discurso esvazia a potencialidade dos sujeitos em suas relações em busca pelo espaço e direito à circulação na cidade. As reivindicações pela legalidade ou pela regulamentação do serviço de transporte coletivo pelos sindicatos, em manifestações, vigílias nas Câmaras de vereadores e prefeituras, não têm valor racional para os estudiosos, defendendo que o transporte alternativo, informal, irregular ou ilegal não teria maturidade e estrutura adequada para atender de forma adequada a clientela cativa de passageiros na zona sul de São Paulo.

Os documentos setoriais da Associação Nacional de Transportes Urbanos procuraram uniformizar as análises em torno da problemática do transporte clandestino no Brasil. Tais estudos e as suas posturas, do ponto de vista político e ideológico, serão vistas a seguir.

2.1 Os documentos setoriais

Como foi brevemente tratado na introdução deste trabalho, o resultado de diversas reuniões e congressos da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) foi a publicação de documentos setoriais, cujo primeiro título, em 2000, foi: “O transporte clandestino no Brasil”.

De certa forma, os estudos publicados na Revista de Transportes Públicos – da mesma instituição – trataram desta situação presenciada no cotidiano dos usuários pelo país.

As preocupações que conduziram a produção deste documento estavam norteadas aos temas como: “a cidade e o transporte”; “o transporte desregulamentado”; “Ônibus clandestino – espécie em extinção?” ; “Percepções sobre o Transporte Coletivo na Região Metropolitana de São Paulo”; “Peruas: o predomínio da ilegalidade”; “Transporte clandestino: a favor ou contra?” Tais produções foram reunidas neste documento como um material de apoio e consulta para os futuros prefeitos (nas eleições de 2000) diante dos riscos do transporte clandestino e da sua manutenção nas cidades: “[...] *alertar os candidatos aos cargos [...] sobre o significado do que está ocorrendo*”. (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 2000, p. 5, grifo nosso).

A publicação foi produzida pelos especialistas em transporte no país, que elaboraram um discurso que atendia aos interesses do empresariado – formado por monopólios ou oligopólios no setor de transportes pelo país. A ameaça da exclusividade na prestação deste serviço público pela informalidade e a incapacidade do poder público em solucionar tal problema provocaram uma justificativa racional que pudesse convencer os usuários dos perigos que envolviam a ilegalidade neste setor.

As causas que possibilitaram o crescimento da informalidade do transporte coletivo no Brasil foram apontadas por esta publicação, como, por exemplo, os problemas econômicos e sociais nos anos de 1980 (avanço do neoliberalismo, crise do Estado, crescimento do desemprego e do trabalho informal) e questões referentes ao setor de transportes:

As iniquidades de transporte permanecem inalteradas: controles rígidos sobre o nível tarifário dos ônibus para combater a inflação rebaixaram o nível do serviço do transporte público e os investimentos em grandes infraestruturas de transporte ficaram ainda menos viáveis. (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 2000, p. 11).

Além disso, os estudiosos chamaram a atenção para as temeridades que a economia liberalizante poderia trazer para o setor de transporte se os governos municipais fossem atraídos para um processo de desregulamentação do setor, que seria responsável pelo aumento da informalidade e o descontrole do poder público nesta prestação de serviço público. Por este ponto de vista supracitado, o estudioso Adriano Branco, alegando ter ouvido “gregos e troianos” sobre o transporte desregulamentado tem as posições mais incisivas nos textos que deram forma a este documento:

A conexão entre a necessidade do controle ou exercício de um serviço pelo Estado e a sua caracterização como serviço público é verdadeiramente axiomática; ou seja, se o serviço é de importância básica para a coletividade, deve ser exercido ou controlado pelo poder público. (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 2000, p. 25).

O temor pela desregulamentação do mercado demonstrou que o conhecimento técnico-científico no setor de transportes deveria dar uma justificativa convincente para que a exclusividade na prestação de serviço público não sofresse uma concorrência desleal e predatória de outros grupos sociais que explorariam informalmente o setor. Entretanto, outros estudos apontaram que não existia, aparentemente, esta preocupação, pois:

Deve-se considerar que o transporte dito ‘informal’, utilizando ônibus, voltando a emergir no início dos anos 90, parece ter sido menos um modo alternativo ou flexível e mais uma possibilidade de entrada no mercado convencional, valendo-se de situações críticas de atendimento à demanda para agir. (BRASILEIRO, 1999, p. 177, grifo nosso).

O empresariado não estava interessado em locais onde a demanda de passageiros fosse irregular ou precária e que os custos com a operação do serviço público de ônibus se tornassem inviáveis. Naturalmente, a valorização era pelas áreas onde existia um nicho de mercado mais atraente:

As empresas elas quer o “filé”. Elas não quer entrar na periferia, não quer que o ônibus fica passando em buraco, em lombada não! Elas queriam pegar a avenida boa. O passageiro ele anda um ou dois quilômetros chega

aqui e daqui ele pega o ônibus até o metrô, entendeu? Não queria saber de entrar na periferia. (KALINAUSKAS, 2008).

O estudo feito sobre os ônibus “piratas”⁴¹ no Rio de Janeiro demonstra quais os motivos que levaram os usuários à sua escolha em relação aos ônibus convencionais e regulamentados⁴²:

Os motivos	As razões pela escolha
Convenientes à demanda	As rotas se aproximam mais dos deslocamentos origem e destino dos usuários.
Confiáveis	Os seus horários de partida e chegada são conhecidos daqueles que utilizam
Rápidos	Estão mais próximos da porta e não dependem de captação intermediária da demanda.
Seguros	Apesar dos riscos de acidentes os usuários são conhecidos entre si, diminuindo os assaltos e furtos.
Baratos	Mesmo com todas as explicações sobre irregularidades fiscais, a questão objetiva é esta: custam menos.

Tabela 5 – As opções de escolha dos passageiros pelo transporte informal no Rio de Janeiro – RJ.
Fonte: ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. Documentos setoriais da ANTP: O transporte clandestino no Brasil: n. 1. São Paulo: ANTP, 2000.

As razões pelas quais os usuários escolhem os ônibus “piratas” parecem ser muito atraentes, pois nem o poder público nem a iniciativa privada, responsável pela operação do sistema público de transportes, conseguiram convencer o público de usar somente os veículos convencionais e regulamentados. O discurso técnico procura responsabilizar os usuários e apontar as consequências da opção pelo transporte irregular:

É desejável [...] frisar que as gratuidades e controles só ocorrem nas linhas regulares. Nos clandestinos isso não ocorre. O resultado é que os usuários pagantes das linhas regulares pagam pelos gratuitos, todos sofrem com os problemas de perda de qualidade e aqueles que podem, fogem para os automóveis, ônibus fretados, vans etc. (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 2000, p. 30).

Como foi discutido no primeiro capítulo, em muitas cidades brasileiras houve a primazia do transporte individual motorizado em detrimento das pessoas que precisavam se locomover pelo espaço urbano por meio do transporte coletivo. Nas

⁴¹ Denominação mais empregada pelos habitantes da cidade do Rio de Janeiro aos veículos clandestinos montados em carroceria de ônibus urbanos ou rodoviários.

⁴² Quadro adaptado do que consta em Associação Nacional de Transportes Públicos (2000, p. 29).

idades com o trânsito caótico e sem recursos efetivos para a fluidez de todos os veículos, aquelas formas de transporte que não se sujeitam às regulações da lei entraram em disputa pelo espaço citadino. Racionalizar o transporte coletivo não será suficiente se as cidades não permitirem, como ainda fazem, a circulação viária que não prive a maioria dos seus habitantes.

Apesar disso, racionalizar parece-nos uma palavra-chave apontada por estes estudos. Recomendava-se aos novos governantes que se, os ônibus e peruas irregulares desejassem continuar no sistema, deveriam seguir as determinações técnicas, o que levaria à regulamentação deste mercado, integrando-o às várias modalidades ou matrizes de transporte, para as cidades como São Paulo e o Rio de Janeiro, como formas capilares aos sistemas de transporte de massa e de grande capacidade.

As pesquisas de opinião pública, realizadas a pedido de instituições responsáveis pela fiscalização do transporte público na Região Metropolitana de São Paulo, no final da década de 1990, apresentam como a população desta região encara a prestação do serviço realizado pelas empresas de ônibus municipais, pelo corredor de trólebus (na região do ABC paulista), pelos ônibus intermunicipais, pelos trens metropolitanos, pelo metrô e pelas lotações. Algo que chama a atenção é a percepção que o passageiro tem sobre estas modalidades de transporte na região:

O usuário não se sente tratado nem como consumidor, nem como cidadão, ou seja, o sistema não funciona nem de acordo com as leis de mercado nem tampouco como um serviço público essencial à cidade, voltado aos interesses e necessidades da população. (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 2000, p. 41).

Não obstante, os pesquisados estabeleceram diferenciações na avaliação das diferentes modalidades de transportes. Os ônibus do município paulista não eram atraentes para as pessoas consultadas nesta pesquisa. Quando ocorresse uma possibilidade, as pessoas consultadas substituiriam os ônibus por outras matrizes de transportes. O metrô é o melhor avaliado entre as diferentes formas de transportes na capital, mas as pessoas lamentaram a sua extensão reduzida no município. Os trens metropolitanos não são atraentes em razão dos atrasos e das quebras constantes neste sistema. As lotações eram vistas, por meio desta pesquisa, de uma

forma mais positiva ao se identificarem com os operadores destas modalidades de transportes públicos.

O estudioso Adhemar Gianni, no documento intitulado *Peruas: o predomínio da ilegalidade*, argumentou que questões de ordem jurídica inviabilizariam o uso das peruas como uma modalidade de transporte de passageiros em razão de questões técnicas (a impossibilidade de se adaptar à legislação concernente à prestação de serviços públicos em transporte de passageiros), pela concorrência desleal com outras matrizes de transporte que teriam menos agilidade em circular pelas cidades e pela possibilidade das gestões municipais romperem com os laços de paternalismo⁴³ e clientelismo com os trabalhadores informais:

Então, ainda que respeitemos o direito de as pessoas trabalharem, não há lugar para “perueiros” no transporte coletivo de passageiros. A atividade, nos termos em que é desejada pelos próprios “perueiros” e por alguns políticos e administradores amantes de *demagogia*, é simplesmente irregulamentável. (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 2000, p. 68).

Como já discutido, os teóricos preocuparam-se em destacar que a desregulamentação do mercado no setor de transportes pela informalidade traria como consequências a extinção de empregos diretos e indiretos na área de transportes. Destacava-se que as montadoras de carrocerias de veículos para passageiros de pequeno porte no Brasil mudariam o seu enfoque para a produção de outros meios de transporte. Um caso citado foi o da montadora Mercedes-Benz, que encerrou a sua produção do modelo “Sprinter” (muito usado por perueiros em São Paulo) devido à concorrência com os veículos importados. Sobre eles, o documento apontou os seus problemas:

A qualidade das peruas importadas da Ásia, inadequadas para o transporte público, e o seu alto custo de manutenção fazem com que elas se tornem menos confortáveis, menos seguras e menos confiáveis. Além disso, elas vêm envelhecendo visivelmente, submetidas que foram a um ritmo de operação sobrecarregado, para o qual não foram projetadas. (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 2000, p. 115).

⁴³ Pode-se entender que a aproximação entre administradores públicos e trabalhadores informais organizados, na busca de vantagens e favores políticos, é um paternalismo do Estado em que os interesses públicos da maioria da população são ameaçados a medida que os serviços públicos forem distribuídos para estes grupos em troca de apoio para a eleição ou reeleição de prefeitos em vários municípios no final dos anos de 1990 e nos primeiros anos de 2000.

Como explicar então o interesse das montadoras de carrocerias nacionais, ainda na efervescência da informalidade no transporte, no lançamento de novos modelos que fizessem frente aos veículos asiáticos? Fabricantes de carrocerias, como a Busscar, Marcopolo, Volare⁴⁴ (que é subsidiária da Marcopolo destinada à produção de micro e mini-ônibus), Refam, Caio, Neobus, Comil e Mascarello, aproveitaram o nicho de mercado advindo com a demanda pelo transporte informal.

Uma postura mais incisiva do ponto de vista ideológico na defesa dos interesses da regulamentação do transporte urbano para o convencimento dos próximos administradores públicos (depois das eleições de 2000) está na construção dos mitos sobre os perueiros:

Como todo ser indefeso e que busca inserção em meio hostil, os clandestinos do transporte travestem-se, para melhor empacotar o seu embrulho. E abusam da piedade popular para conseguir o apoio inicial ao seu negócio. Valem-se, para tanto, de alguns mitos, eternamente renovados. (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 2000, p. 105).

Para desconstruir tais mitos⁴⁵, os teóricos lançam mão de pesquisas quantitativas (da própria Associação Nacional de Transportes Urbanos e da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos) e informações obtidas pelos órgãos oficiais (Polícia Civil) e meios de comunicação (jornais).

Anacronismos foram utilizados pelos estudiosos em uma associação entre os movimentos sociais e o nazismo pelo caráter das ações violentas promovidas em manifestações destes trabalhadores informais pelo país:

Deve-se lembrar que a ocorrência catastrófica do fascismo e do nazismo, antes da Segunda Guerra Mundial, teve por base manifestações de violência e de intolerância social que têm características comuns aos *movimentos clandestinos*. (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 2000, p. 112).

A intenção de usar tais anacronismos só pode ser entendida como justificativa para destacar os riscos e perigos da informalidade para as cidades brasileiras, como se desejassem ascender ao poder ou por em risco o Estado democrático de direito.

⁴⁴ A revista eletrônica Jornalauto on-line destaca o veículo Volare A5 como um concorrente aos veículos importados da Ásia. Ver em www.jornalauto.com.br/117/volare.htm

⁴⁵ Alguns dos mitos dos perueiros serão discutidos no terceiro capítulo deste trabalho.

É a disputa pela ordenação da prestação de serviço do transporte coletivo de forma racional que justifica a difusão destes discursos no combate à ilegalidade.

Os vários pontos deste documento demonstraram a preocupação do conhecimento técnico-científico, imbuído de ideologias e posicionamentos políticos na defesa dos interesses econômicos dos oligopólios das empresas de ônibus, de deixar claro, aos novos prefeitos, a necessidade de defender a regulamentação do mercado de transportes públicos com a exclusão dos informais em sua caminhada para a legalidade em várias cidades brasileiras.

Os diferentes grupos nos municípios brasileiros que buscavam por espaço e a circulação na cidade, na vida cotidiana, geraram tensões e conflitos na disputa pelo transporte público. A regulamentação na zona sul da cidade de São Paulo, como em outras regiões do país, solucionou esta disputa?

CAPÍTULO 3

OS TRABALHADORES INFORMAIS NA ZONA SUL: PRÁTICAS E EXPERIÊNCIAS

Este capítulo pretende analisar as narrativas produzidas por trabalhadores informais no transporte coletivo de passageiros na zona sul da cidade de São Paulo percebendo assim, por meio destas, como as relações sociais vividas e disputadas por estes sujeitos sociais foram construídas por meio de sua experiência social.

Procuro observar como os sujeitos se definem através da linguagem, como constroem suas práticas, manifestam disputas e relações de poder. A linguagem é entendida como uma prática social, um elemento constitutivo do fazer-se histórico, cujo ponto de partida reside na realidade presente dos sujeitos sociais.

A História Oral é entendida como uma perspectiva de reflexão sobre a realidade social. Por meio do estudo das narrativas orais dos trabalhadores informais do transporte de passageiros na zona sul da cidade de São Paulo, vou destacar como estes sujeitos fazem a história, como são constituídas as suas práticas sociais vividas em um universo marcado por uma multiplicidade de disputas no espaço urbano da cidade.

O trabalho de interpretação das narrativas procurou compreender como os sujeitos sociais – através da cultura e da linguagem que são os meios de realização dos sujeitos no mundo – apreendem os processos sociais reais, forjados por tendências em disputa, sem perder as perspectivas do presente no diálogo com o passado.

As narrativas orais, na História Oral, são únicas, pois trazem os fios para onde se entrecem as relações sociais vividas e disputadas por meio das múltiplas visões do passado e do presente. Para a subjetividade das narrativas orais, os fatos trazem significados em suas próprias interpretações, que se manifestam no tempo da consciência e da memória e indicam possibilidades presentes na sociedade.

As perspectivas do pesquisador em História Social residem em observar a estrutura e o significado da construção narrativa nas relações sociais vividas. Ao interpretar criticamente as narrativas cabem, ao pesquisador, os seguintes

questionamentos: sobre quem se fala? Refere-se a quem? Para quem? Ao perceber o tempo referido, como se organizam os fatos? Em quais circunstâncias? Diante disso, tais questionamentos estarão correlacionados à experiência social vivida por estes trabalhadores informais na zona sul da cidade no transporte de passageiros. Enfim, haverá a preocupação em destacar como os trabalhadores informais forjaram-se como sujeitos sociais no transporte coletivo na zona sul de São Paulo e como eles significaram a cidade por meio de suas práticas nas relações sociais vividas.

3.1 O trabalho com o transporte à margem da Lei

As narrativas analisadas neste capítulo são de trabalhadores que se envolveram, em algum momento do recorte temporal definido para o estudo (1989-2004), com o transporte de passageiros na zona sul de São Paulo e que estiveram à margem da legalidade e/ou conseguiram participar do processo de legalização da sua função. Estão envolvidos direta ou indiretamente com esta atividade, associados às cooperativas Cooperpam e Cooperlíder.

Nos relatos, percebe-se que as transformações surgidas com a reestruturação produtiva no capitalismo contribuíram para a inserção destas pessoas no transporte de passageiros na zona sul. Tais mudanças são abordadas por estudiosos como Giovanni Alves com o crescimento da precarização das relações de trabalho e a flexibilização da acumulação do capital no Brasil nos anos de 1990.

Para Alves, as transformações, do ponto de vista social e histórico, que atingiram a todos os setores da sociedade global, principalmente nos anos de 1980 e 1990, foram advindas das crises do capital nas economias centrais nos anos de 1970. Os avanços nas novas tecnologias na informática avançada e na robótica, combinados com as tensões entre as classes, foram responsáveis pelo avanço da mundialização do capital. Esta promoverá a desregulamentação dos mercados⁴⁶ e a

⁴⁶ “A ascensão de políticas neoliberais, a partir de 1979, com a vitória de Thatcher, na Grã-Bretanha, e de Reagan, nos EUA, promoveram a desregulamentação da concorrência e a liberalização comercial, além de adotarem políticas antissindicais, impulsionando, desse modo, novos patamares de flexibilidade e contribuindo para instaurar um novo poder do capital sobre o trabalho assalariado o que implica considerar, portanto, a reestruturação produtiva como acumulação flexível, antes de tudo, um resultado

afronta aos direitos trabalhistas representados pelo Estado de Bem-Estar Social nas economias centrais e em legislações mais rígidas à flexibilização das leis do trabalho como, por exemplo, a Consolidação das Leis do Trabalho no Brasil.

Enfim, o novo complexo da reestruturação produtiva, entendido como a implantação de novas tecnologias (robótica, microeletrônica) e novas formas de organizar a produção social capitalista (programas de qualidade total, fusão de empresas, terceirizações, mudanças do local de instalação das empresas, flexibilização das leis trabalhistas), modifica os processos de trabalho, intensificando a precarização da vida dos trabalhadores e debilitando a associação destes como classe.

A reestruturação produtiva no Brasil se manifestou durante o governo Collor, nos anos de 1990, como um processo de integração entre o desenvolvimento do capitalismo no Brasil e a mundialização do capital. Os polos industriais foram modernizados tecnologicamente e também foram alteradas estratégias de gestão, localização, bem como a relação com sindicatos e trabalhadores. Além disso, o desenvolvimento de microprocessadores pequenos e baratos elimina dificuldades técnicas e econômicas para a aplicação de regulação eletrônica em diversos processos produtivos e fabricação de utensílios computadorizados.

As transformações ocorridas no setor fabril na zona sul nos anos de 1990 vieram ao encontro da situação problematizada por Giovanni Alves. As grandes e médias empresas na região do bairro de Jurubatuba passaram por um processo de reestruturação produtiva por meio da adoção de medidas para racionalizar ainda mais a produção e deram sinais a um processo de precarização das relações trabalhistas. Multinacionais, como Philips, Walita, passaram a terceirizar os seus setores, como a Ferramentaria e a Estamparia, para outras empresas.

Após esta etapa, as empresas com maior destaque mudaram-se da região, em razão da guerra fiscal incentivada por outras cidades brasileiras ao oferecer incentivos, como a isenção de impostos, além da possibilidade de uma mão-de-obra com salários menores. O perfil da região das fábricas se alterou: empresas de grande porte deram lugar para centros universitários, supermercados e um Shopping Center.

sócio-histórico na luta de classes, que atingiu seu ponto decisivo, nos países capitalistas centrais, na primeira conjuntura da crise – 1973/79 – ou ainda um pouco antes, a partir de 1968.” (ALVES, 2000, p. 16).

As justificativas abordadas nestes relatos podem ser convincentes se associadas às mudanças ocorridas na região com o aumento do desemprego no setor industrial. Entretanto, no embate entre as diversas forças que lutavam pelo direito à locomoção na cidade, foram construídas argumentações técnicas para o combate do transporte ilegal pelas cidades brasileiras. Na construção dos “mitos dos perueiros”, feita por um grupo de estudos da Associação Nacional dos Transportes Urbanos em 2000, destaca-se este mito:

Na verdade, pesquisas feitas em SP mostram que o desemprego anterior a essa atividade, por parte dos motoristas, é de 14%, ou seja, menor que o existente na média de todas as demais categorias econômicas, que hoje [2000] está em torno de 19%, nas grandes cidades. (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 2000, p. 106).

Os relatos também apontam para a possibilidade do transporte informal ser compartilhado com outra atividade funcional. Geralmente, foi encarado como um bico para aumentar a renda familiar, apesar dos riscos da clandestinidade em seu cotidiano. Entende-se que só foi possível esta dupla jornada de trabalho quando o transporte clandestino se tornou muito mais atraente e com a possibilidade de se auferir mais lucro do que uma atividade formal. A possibilidade de se desenvolver uma atividade sem as obrigações formais em um ambiente de trabalho também atraiu estes trabalhadores do transporte: “Eu sempre gostei de trabalhar na rua, no ar, sair... Não importa o trabalho, mas na rua. Nada de ficar preso, né?” (SANTOS, 2009).

Pode-se fazer uma leitura de que a informalidade no transporte de passageiros possibilitaria uma autonomia financeira ou uma oportunidade em investir em um negócio que poderia crescer, pois a demanda de passageiros na região sul não era atendida de forma qualitativa para se locomover ao trabalho, aos estudos ou lazer. Percebe-se também que o empresariado subestimou a sua clientela cativa de passageiros. Insatisfeitos, muitos usuários fizeram a opção pelo transporte ilegal na região para se destinar aos bairros maiores como Santo Amaro e de lá se dirigir para o centro da cidade ou para alguma estação do metrô.

Apesar das críticas dos técnicos de que a baixa escolaridade era um mito criado pelos perueiros,⁴⁷ as narrativas destacaram que a atração ao trabalho com o transporte de passageiros estava na ausência da exigência de uma qualificação para a função:

[...] Talvez por achar uma coisa muito cômoda. Cômoda por quê? [...] pra você entrar num determinado emprego, numa empresa, seja lá qual for ela, você precisaria de uma condição melhor... [...] De uma capacitação melhor, ter um pouco mais de estudo. Ali não precisa disso necessariamente. Ali você precisa assim de... necessariamente um carro, né? Ser um bom motorista, de preferência, e coragem pra trabalhar. Que isso é bem menos que você precisaria pra entrar numa empresa, por exemplo. Você teria que estudar anos, cursar uma faculdade pra você ter um emprego melhor. Então acredito que isso é um pouco de comodismo de algumas pessoas. Talvez até minha também. (SANTOS, 2009).

Percebe-se que existe uma valorização pelo estudo na vida das pessoas por esta narrativa. Em outras fontes, há relatos dos perueiros que se preocuparam em oferecer educação de qualidade para os seus filhos e isto se tornou um motivo de orgulho para eles, mas que não desejariam para eles seguissem a mesma carreira que os pais em razão das dificuldades encontradas para se manter no transporte de passageiros.⁴⁸

A situação em que se encontrava esta região da cidade – com os seus problemas sociais mais evidentes – possibilitou que a atividade com o transporte de passageiros feito por milhares de pessoas se tornasse uma “febre”. A disputa pelo direito à circulação nesta área vai ser responsável por uma série de tensões: as incertezas do amanhã perante a sua situação, o temor de ter o veículo apreendido ou a rispidez da fiscalização faziam parte do cotidiano destas pessoas.

Se o poder público demonstrava sinais de enfraquecimento por não conseguir adequadamente resolver os problemas referentes à oferta de transporte para as populações da periferia da cidade nas relações estabelecidas com a iniciativa privada – mais interessada com demandas mais atraentes de passageiros –, a reação dos empresários era diminuir a frota das linhas deficitárias, estimulando locautes para pressionar o poder público a reajustar as tarifas. Nesta conjuntura

⁴⁷ Para os técnicos: “[...] apenas 17% deles [os perueiros] estudou até antes do 2º grau. 83%; então ao menos iniciou o colegial.” Como se isto fosse suficiente para disputar uma ocupação formal no mercado de trabalho. Ver em Associação Nacional de Transportes Públicos (2000, p. 110).

⁴⁸ A reportagem do jornalista Alencar Izidoro abordou as experiências de perueiros que foram regulamentados e obtiveram um prestígio social na periferia das zonas sul e leste com a formalidade no transporte na cidade. (IZIDORO, 2005).

política, diante das narrativas, se entendeu que a solução para o problema, diante dos impasses, era incentivar o transporte informal:

Porque eu lembro que uma vez que teve na prefeitura uma reunião com o presidente do sindicato do, das empresas de ônibus e o pessoal do transporte coletivo da prefeitura. [...] Então ficou mais de quarenta dias num impasse: prefeitura querendo de um jeito, as empresas de ônibus querendo de outro. Quando foi um dia, a Erundina disse isso na televisão: “já que vocês não querem a partir de amanhã quem tem as suas Kombi, Opala, põe na rua pra trabalhar, pra atender a população”. (GOMES; MACÁRIO; TEÓFILO, 2009).

A aproximação entre os perueiros e políticos poderia ser interessante para ambos. Por um lado, a esperança de uma regulamentação ou mesmo da liberdade em poder exercer o seu trabalho e, por outro, a possibilidade de eleger os candidatos eletivos com identificação com os informais. Esta questão foi abordada pelos técnicos como mais um dos mitos dos perueiros:

De fato, os clandestinos usam também a arma do voto: costumam trabalhar, ao mesmo tempo, para vários candidatos a postos legislativos e executivos, ganhando de todos e não elegendo ninguém. (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 2000, p. 112).

Na falta de compromisso do poder público em garantir um transporte público de qualidade para os habitantes que se encontram na periferia, nota-se que as narrativas destes trabalhadores do transporte apontam uma relação mais humana entre o usuário e o perueiro e outras pessoas associadas com esta atividade. Além disso, é possível perceber nos relatos que houve uma preocupação de indicar relações positivas com passageiros que valorizavam o transporte através de vans e outros veículos não regulamentados:

O passageiro da lotação já se identificava também com o passageiro da lotação. Então é... ele ia, conversava com o passageiro às vezes o passageiro passava alguma coisa, alguma alegria, algum conhecimento do dia. Chegava já era... amanhã outra história e assim por diante. Já passava: “opa você não vai? Vamo, vamo rapidinho!” A pessoa dizia, ficava pensando: “Não, eu vou”. E assim foi o dia-a-dia. (GOMES, 2009, grifo nosso).

Pode-se entender que era possível estabelecer relações de solidariedade e de cumplicidade entre os usuários de lotações. Essa aproximação com quem se

identificava como passageiro de lotação se manifestou até nos momentos onde as relações de disputa pela circulação na zona sul na cidade se tornavam iminentes:

A população não gostava da... Por incrível que pareça... Não gostava da fiscalização não. A gente era vaiado em qualquer lugar que a gente chegasse, né? Se a gente chegasse no ponto final de... Por que acho que... Pra população a gente era o...errado da situação, né? Prá fiscalizar pra... Também, né? Porque geralmente muitos carros não tinham condição nenhuma de rodar, mas a população não gostava muito não da... fiscalização. (CHAVES, 2009).

Contudo, os técnicos da Associação Nacional dos Transportes Urbanos argumentaram com este tipo de narrativa – de certa forma difundida no cotidiano de informais e passageiros – com o discurso do mito do perueiro bonzinho:

Essa gente “boa”, “educada”, “motorista amigão”, chega a formar amizade com sua clientela e conseguir sua fidelidade mesmo. Evidentemente, isso é muito valorizado pelos usuários, já que melhora sensivelmente, no início, a qualidade do serviço nesses casos. (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 2000, p. 107) .

Com o tempo, de acordo com o estudo, devido à concorrência desleal entre os seus pares, os “bonzinhos” mudaram de atividade profissional e o transporte clandestino ficaria sob o controle de grupos criminosos que são os responsáveis pelo aumento da violência no setor na luta pela sobrevivência na ilegalidade.

Independentemente do juízo de valor expressado, não se pode ignorar que são discursos que procuraram enfatizar, de um lado, o resgate da clientela perdida pelo crescimento da ilegalidade nas cidades brasileiras e, por outro, a disputa por este usuário que se defronta com uma prestação do serviço de transporte público muito aquém das necessidades dos moradores da periferia na zona sul de São Paulo.

As narrativas não deixam claro, mas a proximidade entre os perueiros e os passageiros das peruas, vans e outros veículos de capacidade menor pode ter sido intencional, pois se notava que a oferta do serviço público não era adequada ao direito das pessoas circularem pela cidade para se divertir, trabalhar ou estudar. Apesar disso, lembro-me, na condição de usuário, de uma conversa numa lotação nos anos de 1990 sobre como deveria ser um ambiente no veículo: “O passageiro trabalhou o dia inteiro, tá cansado... e lotação não é discoteca. Tem que colocar uma música calma pra ele descansar.” Mesmo em um clima tenso, que era o cotidiano

destes profissionais atuando na ilegalidade, pode se entender que as sensibilidades não foram perdidas.

Existiu uma correlação entre o crescimento da informalidade e as mudanças no espaço urbano na zona sul de São Paulo? A situação destes sujeitos na realidade social apontou que esta relação só poderia ser entendida a partir do momento em que a mobilidade dos passageiros se tornou mais fácil e rápida após este fenômeno, mas tal circulação se deu sob as disputas e tensões para possibilitar isto.

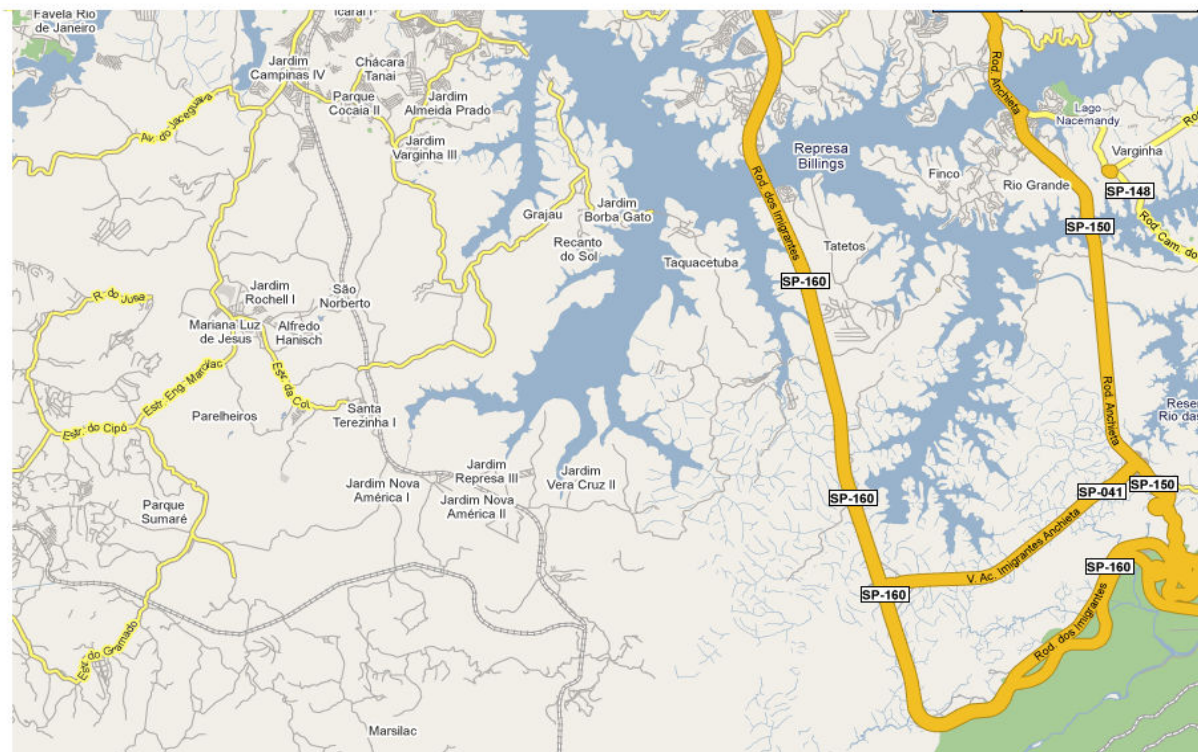
Os relatos denunciaram que os interesses privados dos empresários estavam acima dos interesses públicos da população na zona sul e que necessitava se movimentar da região para outros pontos da cidade para as suas atividades no cotidiano. Ir ao hospital, à escola ou trabalho estavam regulados às expectativas do empresário: se os índices técnicos no setor de transportes (como o índice de passageiros por quilômetro rodado) fossem satisfatórios, as linhas teriam uma frota melhor e com mais partidas. Caso contrário, a frota era mais antiga e os intervalos muito mais espaçados entre um coletivo e outro.

Pode-se fazer uma leitura de que a incapacidade do poder público em cobrar, de forma efetiva, dos empresários o cumprimento das exigências estipuladas pela municipalidade contribuiu para a explosão da ilegalidade no setor? Esta é uma fala que se apresentou nas narrativas, mas não era o único motivo. Os estudiosos rechaçavam esta argumentação, pois:

Na verdade, conforme detectado em pesquisa da ANTP [Associação Nacional de Transportes Públicos] em dezembro de 1999, o argumento da falta de transporte traduz-se de diversas maneiras; o usuário quer chegar logo ao seu destino, esperar pouco nos pontos de embarque, caminhar pouco a pé e não ficar parado no trânsito. (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 2000, p. 109).

Talvez os técnicos estivessem mesmo preocupados em combater o sedentarismo e a obesidade da população. Realmente, a impaciência dos passageiros deveria ser vista como uma falta de educação e das boas normas de convivência “civilizadas”. A argumentação dos técnicos busca justificar as deficiências e inoperâncias do sistema de transporte para os moradores das regiões mais distantes da zona sul da cidade. Em regiões, como a Ilha do Bororé (região limítrofe com o município de São Bernardo do Campo), a população precisava

passar por duas balsas até chegar ao bairro do Jardim Eliana e seguir caminho até Santo Amaro – os destinos mais procurados pelos passageiros são as outras regiões da cidade. A partir deste bairro há um corredor de ônibus e trólebus para o Terminal Bandeira. O mapa abaixo localiza esta região do extremo sul da cidade.



Mapa 1 – O extremo sul da cidade de São Paulo e os limites com os municípios de Embu-Guaçu e São Bernardo do Campo.⁴⁹ Fonte: <<http://www.sp-turismo.com/mapa-interativo.htm>>

A distância entre os dois bairros da zona sul é de 30 quilômetros e como o índice de passageiros por quilômetro rodado era baixo para linhas com o perfil de que a maioria dos usuários do ponto inicial até o ponto final (e vice-versa) se mantivesse a mesma. Era algo que desagradava o empresariado, pois o mais atrativo era que durante o percurso existisse uma circularidade maior de passageiros durante o trajeto. Uma linha longa como esta tinha um intervalo muito longo entre os coletivos e muitos passageiros preferiram andar alguns quilômetros para chegar, pelo menos, ao Jardim Eliana com a expectativa de se locomover mais rapidamente até Santo Amaro. Atualmente, a linha é operada

⁴⁹ Os bairros desta região fazem limite com os municípios de Embu-Guaçu - SP e São Bernardo do Campo - SP. O transporte coletivo foi sempre problemático nesta área devido à sua distância com os principais bairros da zona sul, estações do metrô e o centro da cidade de São Paulo. Atualmente a cooperativa Cooperpam e as viagens Cidade Dutra e Itaim Paulista são responsáveis pelo transporte de passageiros nestas regiões. Disponível em: <<http://www.sp-turismo.com/capita-interativo.htm>>. Acesso em: 10 ago. 2009.

pela Cooperpam e foi restrita até o Terminal Grajaú. De lá, por meio do bilhete único, os usuários se deslocam para outras estações de transferência e terminais da região e/ou da própria cidade.

As narrativas destacaram que a informalidade no transporte possibilitou novas maneiras para a circulação na região e na cidade, mas que não eram exploradas pelo poder público e/ou pelos empresários de ônibus:

[...] por necessidade ali na região aí: “eu trabalho lá em Moema não tem um ônibus que passe em Moema. Não sai daqui e não sei o quê” E aí começou: “vamos fazer linha Moema.” E juntou um grupinho ali de dois, três. “Vamos fazer essa linha Moema. A gente vai por ali e tal, dá passageiro pra caramba e não sei o quê, né?” E aí foi indo, foi indo e aí põe lá uma perua, duas peruas já não dá conta no primeiro dia, no segundo dia não tem condições e aí a pessoa fica pedindo mais: “ó, não tem mais aí?” Você vai, vai. “ó, você quer rodar aqui, quer rodar ali? Ó tem aqui, tem vaga pra rodar aqui.” E aí foi indo, foi indo, foi indo, foi indo e foi crescendo, esse número de peruas foi aumentando e teve... Essa minha linha tinha sessenta peruas. Começou com, duas, três... (KALINAUSKAS, 2008).

Entende-se que houve uma percepção dos espaços da região da zona sul onde uma demanda de passageiros pela circulação era evidente por parte dos perueiros. As pessoas precisavam se locomover seja da periferia aonde o ônibus não chegasse até um bairro maior ou entre bairros menores na própria periferia. Um exemplo: os usuários que desejassem ir até Santo Amaro e morassem em bairros como Jardim Niterói, Jardim Maria Luiza ou Jardim Ideal na zona sul não tinham uma opção direta. Precisariam andar até o Jardim Ubirajara na Rua Santo Canuto até o ponto final da linha nos horários de pico, e fora deste horário poderiam utilizá-la na Rua Zike Tuma.

As partidas entre os coletivos eram muito espaçadas e o serviço prestado pela empresa regulamentada era muito precário, com os seus veículos antigos e mal-conservados nos anos de 1990. Com o crescimento da informalidade, os perueiros e ônibus clandestinos exploraram essa demanda de passageiros que não era atendida pela empresa de ônibus. Do final dos anos de 1980 até 2003 operaram as seguintes empresas: Viação Zona Sul, Viação Transleste, Viação Santo Expedito e Viação Santa Bárbara. Esta última foi descredenciada pela prefeitura em 2003 e até hoje os ônibus desta empresa (do grupo Niquini e São Judas), que se encontram abandonados em garagens nas regiões sul e leste de

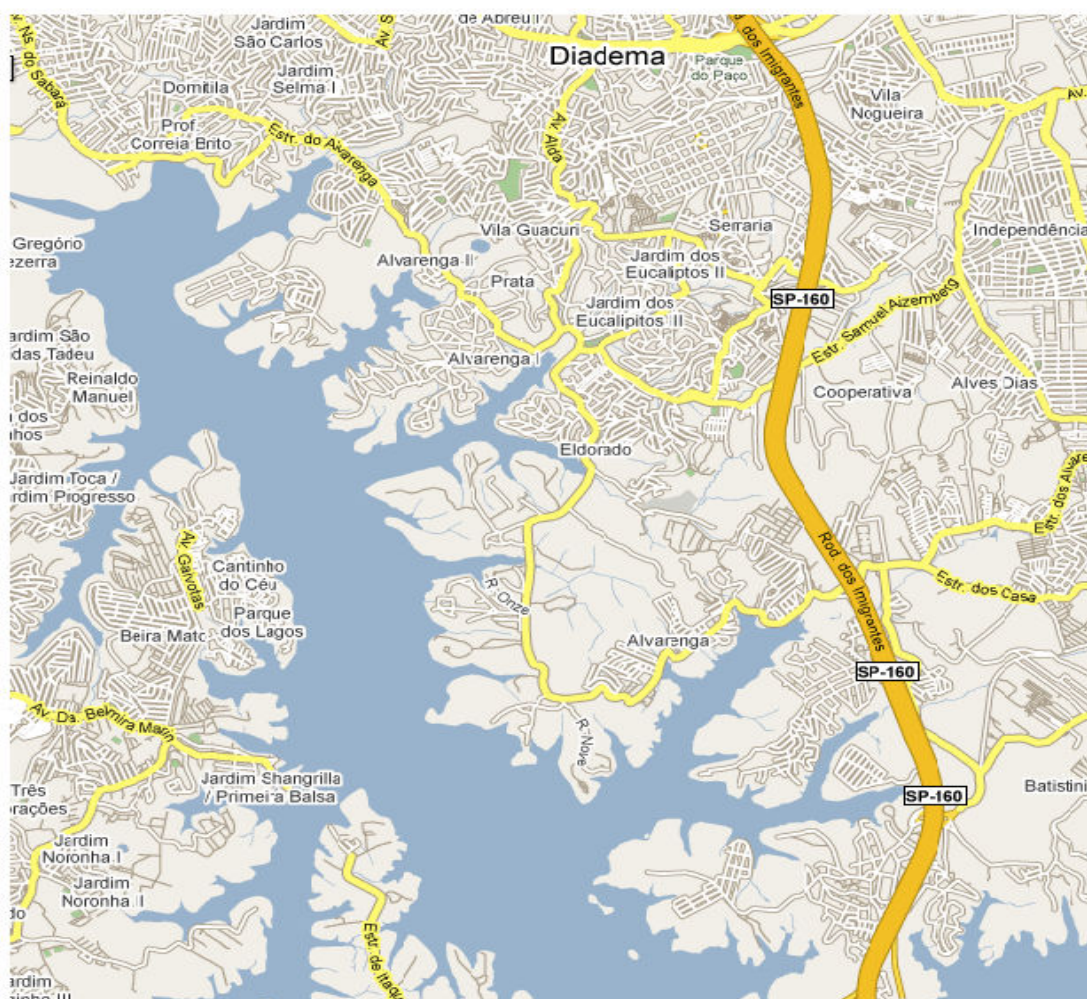
São Paulo, estão envolvidos em uma disputa judicial com bancos privados e a própria São Paulo Transportes S.A.

Os perueiros e operadores de ônibus clandestinos exploraram o itinerário que partia do Jardim Niterói até São Paulo. Sabiam da existência de uma clientela cativa que não era assistida pela empresa de ônibus, descobrindo uma possibilidade de disputar espaços pela zona sul. O sistema bairro a bairro na gestão Paulo Maluf regulamentou o funcionamento da linha, que foi estendida até a Vila Missionária. (linha 0225 – Vila Missionária / Santo Amaro). Apesar disso, os perueiros continuaram prestando o serviço, mas reduzindo o trajeto até o Jardim Niterói. Com a implantação do sistema Interligado a permissão da operação do percurso ficou com o consórcio AuthoPam. Atualmente é a Cooperlíder que responde pela operação da linha.

Para o empresariado seria um risco investir onde havia uma incerteza dos lucros em experimentar novos trajetos, que possuíam até uma demanda de usuários, mas com uma clientela permanente do início ao final do itinerário. Pelos relatos analisados e em informações obtidas em outras fontes⁵⁰, a tentativa de se arriscar em várias partes da zona sul se deu por conta dos criadores destes novos percursos pela região.

Apesar dos riscos, os perueiros na zona sul perceberam a existência de pontos atrativos aos usuários que seriam explorados por meio de novas rotas. Tais caminhos não foram apreendidos pelos empresários como uma demanda cativa de passageiros ou que as opções oferecidas pelas linhas regulares eram pouco atraentes ou inviáveis para a circulação das pessoas na região. Um exemplo: moradores das regiões da Vila Guacuri, Parque Dorotéia e Jardim Santa Terezinha – próximo da divisa do município de Diadema, SP – não tinham opção direta para ir e voltar ao Shopping Interlagos. O mapa a seguir localiza estas regiões próximas ao limite com o município de Diadema e a Represa Billings:

⁵⁰ Na reportagem do jornalista Alencar Izidoro, alguns dos entrevistados reclamaram da cobrança informal realizada pelos criadores dos trajetos informais que hoje se transformaram em linhas regulamentadas pela prefeitura. (IZIDORO, 2005).



Mapa 2 - A região da zona sul de São Paulo e o limite com o município de Diadema. A represa Billings é um dos principais mananciais da grande São Paulo.⁵¹ Fonte: <<http://www.sp-turismo.com/mapa-interativo.htm>>

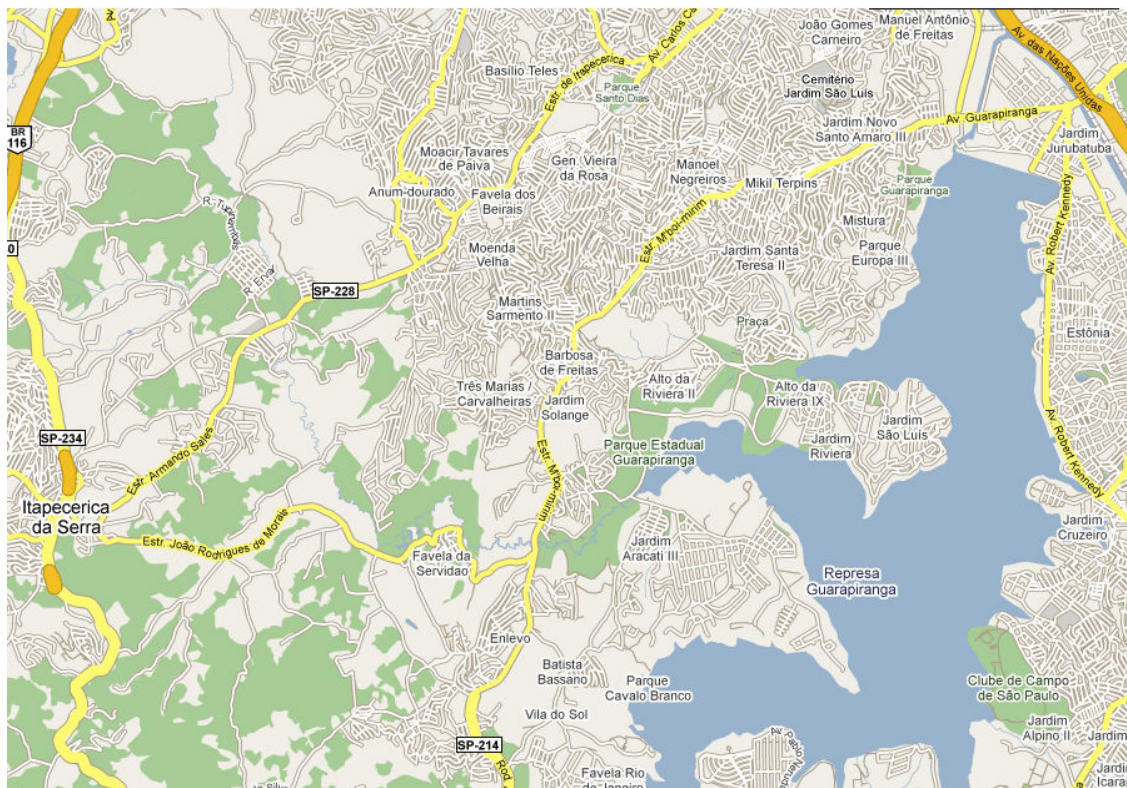
No final dos anos de 1990 e inícios de 2000, os perueiros criaram uma linha entre a Vila Guacuri e o Shopping Interlagos. Apesar da fiscalização e da possibilidade de apreensão dos veículos, a linha “operou” até as vésperas da licitação para o sistema Interligado em 2003.

As iniciativas de se criar linhas alternativas para a circulação na região da zona sul da cidade, através da atuação dos condutores clandestinos, foram entendidas por alguns estudiosos como uma forma de aceitação do poder público da abertura parcial do mercado em regiões onde não houvesse o interesse em

⁵¹ Os bairros desta região fazem limite com o município de Diadema – SP. Uma das empresas que prestava o atendimento na região até 2003 esteve envolvida em fraudes no sistema de transportes da cidade. A prefeitura descredenciou a Viação Santa Bárbara nesta época. Atualmente a cooperativa Cooperlíder e as empresas Viação Paratodos, Transportes Urbanos Piratininga e Viação Itaim Paulista atuam nesta região. Disponível em: <<http://www.sp-turismo.com/capita-interativo.htm>>. Acesso em: 10 ago. 2009.

operacionalizar tais trajetos. Entenderam a criação do sistema “bairro a bairro”, na gestão Paulo Maluf em 1993, como uma possibilidade dos trabalhadores informais terem acesso à regulamentação desta atividade, se aproximando cada vez mais do modelo de funcionamento das operações realizadas pelas empresas de ônibus regulamentados. (BRASILEIRO, 1999, p. 176-177).

Pode-se entender que as queixas e protestos do empresariado foram menores em uma situação como essa, pois as linhas eram muito extensas com uma aparentemente demanda irregular de passageiros durante o trajeto. Operacionalizar uma linha de 20 quilômetros, como a linha 0211 – Chácara Santa Maria – Parque Primavera, passando por um itinerário insidioso ao transitar em bairros como Valo Velho, Capão Redondo, Parque Arariba, Jardim Ângela, Jurubatuba, Cidade Ademar, Jardim Miriam e Jardim Luso, não era tão atraente para o empresário de ônibus. Regiões marcadas por uma série de problemas sociais agudos como segurança pública, saneamento básico e habitação. A linha foi operada pela COOPERTASMA, COOPERAUTHON e CTC Zona Sul. O mapa abaixo indica as regiões por onde circulava esta linha na região sul da cidade:



Mapa 3 - A área de bairros da região sul conhecida como "triângulo da morte" e os limites com os municípios de Embu-Guaçu e Itapeverica da Serra.⁵² Fonte: <<http://www.sp-turismo.com/mapa-interativo.htm>>

⁵² Os bairros desta região fazem limite com os municípios de Embu-Guaçu - SP e Itapeceira da Serra - SP. As principais vias de acesso a esta região são as Estradas do M' Boi Mirim e de

Quando as pessoas tomaram conhecimento da possibilidade de se locomover em regiões da zona sul onde era necessário o uso de, no mínimo, duas conduções e poderiam se mobilizar com mais economia para ir, por exemplo, aos Shoppings Interlagos, Fiesta e SP Market ou assistir as missas do Padre Marcelo Rossi na região de Jurubatuba, esta linha passou a ter uma demanda de passageiros interessante para as empresas regulares. Este interesse ficou claro com as mudanças no sistema de transportes em 17 de maio de 2003⁵³: a linha foi remanejada para a Viação Paratodos com uma nova denominação: 5129 - Jardim Miriam / Chácara Santa Maria. Atualmente, a linha teve um trajeto restrito ao bairro da Capela do Socorro. A justificativa dada para alterações de linhas como esta do sistema bairro a bairro é o uso do bilhete único. Ao permitir o uso de outras modalidades de transporte para se locomover pela região (e também para outros pontos da cidade) sem prejuízo financeiro ao usuário e, como isso, não existindo a necessidade de linhas com um longo trajeto.

Os técnicos do transporte, ao defender a tese da concorrência desleal dos informais nas linhas regulamentadas pela municipalidade, procuraram responsabilizar as precariedades do sistema devido à atuação dos clandestinos. A concorrência era visível, porém as narrativas sempre destacaram o abandono da periferia pelos donos de viagens e o próprio poder público ao se tornar omissos nesta questão:

Eles [os empresários] reclamam, mas eles esqueceu né? Que os perueiros ia na rua esburacada até lá em cima, lá no morro onde eles não queria subir o perueiro subia com o pessoal lá. Eles reclamam, mas não viam isso. Eles não via isso daí. Nenhuma... Nenhum canal de televisão vinha filmar. "Vamo lá filmar, ver se o perueiro leva até lá". Nós levava até lá. Tem locais aí que não ia que o ônibus não vai até hoje. Até hoje você pode procurar. Dá uma analisada nas linhas... que tem linha que não vai até ali, até lá e não sei aonde. A perua ficou pra aquela linha. Por quê? Porque a perua vai até lá. Acabou a estrada aqui e daqui pra lá, agora é mato. Agora acabou a estrada, a perua vai até ali. Tinha ônibus que não ia. (SANTANA, 2009).

Itapeverica. A região dos bairros de Capão Redondo, Jardim Ângela e Jardim São Luís é conhecida como o "triângulo da morte" devido aos seus problemas sociais. Atualmente as cooperativa Cooperpam e as Viações Campo Belo e Transkuba operam o transporte de passageiros nestas regiões. Disponível em: <<http://www.sp-turismo.com/capita-interativo.htm>>. Acesso em: 10 ago. 2009.

⁵³ A relação completa das mudanças das linhas de lotação e do sistema bairro-a-bairro foi publicada nos jornais de cidade. Ver em <<http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/20030516-onibus.pdf>>.

Neste relato, percebe-se que a valorização do seu trabalho, assim como de outros perueiros irregulares, se apresenta como uma única opção para o passageiro. Ele atravessava estradas, subia os morros e enfrentava outros desafios que os empresários de ônibus não tinham disponibilidade e interesse, preferindo as linhas mais rentáveis da cidade. E pouco a prefeitura fez para atender adequadamente os usuários das regiões mais distantes e pobres da zona sul.

Na situação onde acontecia a sobreposição de linhas, ou seja, a concorrência entre os informais e as linhas regulamentadas, era comum, por diversos motivos, traçar rotas alternativas nos trajetos. Tais posições ocorriam quando existia a ameaça da fiscalização ou para que a viagem ficasse mais rápida ao cortar caminhos do trajeto regulamentado pela municipalidade. Estas decisões poderiam trazer insatisfação por parte dos usuários acostumados com o itinerário da linha de ônibus.

Os relatos analisados apontaram também que a relação entre o espaço e a informalidade na cidade está vinculada às mudanças ocorridas nas últimas décadas:

Porque muitas das... As linhas que nós operávamos não tinha ônibus. Não tinha ônibus, você tá entendendo? Eram vilas que faziam loteamento que não tinha ônibus nenhum e começávamos a fazer e depois obviamente que a região sendo povoada as empresas também levava ônibus pra lá. Certo. (MOURA, 2009).

Bairros como Ilha do Bororé, Engenheiro Marsilac, Jardim Santa Fé, Parelheiros, Colônia e Jaceguava eram atendidos nos anos de 1980 pelo serviço municipal operado e gerenciado pela Companhia Municipal de Transportes Coletivos. Eram regiões distantes do centro cerca de quarenta quilômetros. Quando ocorreu o processo de privatização da empresa pública, as linhas dessas regiões foram distribuídas às empresas prestadoras de um serviço precário aos seus usuários.

Empresas como Viação São Camilo, Expresso Parelheiros, Viação Santa Bárbara e Viação Ibirapuera atuaram nestes bairros com um histórico de denúncias da péssima prestação de serviços, com veículos velhos e mal conservados, pois a maior parte de seus ônibus vinha de outros estados brasileiros. A fragilidade do papel do poder público em fiscalizar a procedência, as condições dos coletivos e o tempo de serviço permitiam estas atitudes. Além disso, o aumento da informalidade foi usado como um pretexto em não se renovar a frota.

Estas viagens de ônibus também recorriam a procedimentos para ludibriar a fiscalização da municipalidade como, por exemplo, a adulteração do chassi e da carroceria dos veículos. Os veículos ficavam conhecidos como “cabritões”: reformavam ou trocavam a carroceria dando a impressão de que o ônibus fosse novo, mas os chassis e motor eram antigos e estavam em péssimo estado de conservação.

Eram frequentes as denúncias em jornais e nos programas de telejornalismo do atraso no pagamento de funcionários e evasão de divisas concedidas pela prestação da atividade pública com o transporte. Costumavam não repassar o recolhimento da contribuição previdenciária dos seus funcionários ao Instituto Nacional de Seguridade Social; falsificavam os dados referentes ao recolhimento dos vales-transportes⁵⁴ e não honravam os seus compromissos financeiros com os bancos.

Diante deste quadro, a população que vivia nestas regiões da zona sul se viu privada do direito à circulação, e a informalidade do transporte surgiu como uma opção “forçada” para muitas pessoas.

Como seria a circulação das pessoas hoje na zona sul da cidade se não houvesse o transporte informal nesta área da cidade? As narrativas, quando fazem a associação entre o espaço urbano e o transporte informal, destacam a seguinte transformação:

Voltando atrás falar dos perueiros, né? Abriu um espaço grande, né? Pra toda a comunidade. Pra você ter uma idéia hoje nós temos dois terminais na zona sul: Terminal Parelheiros, Terminal Grajaú e Terminal Varginha que oitenta por cento quem opera é a Cooperpam. [...] E daqui mais seis meses, aproximadamente, esses terminais serão todos eles abastecidos só por carros da Cooperpam. [...] Acabou aquele problema de o passageiro ficar uma hora no ponto. Hoje não. Você tem opção: não quero nessa eu vou na outra. Vem atrás. Acabou a superlotação. Antigamente você pegava o jornal todo dia, uma televisão era passageiro caindo das portas de ônibus. Era o famoso pingente. Hoje isso não existe mais. Todos os carros são modernizados com o sistema que só opera com as portas fechadas. (GOMES; MACÁRIO; TEÓFILO, 2009).

⁵⁴ “Desde o início de setembro [de 2002], a SPTrans [São Paulo Transportes S.A.] administra três empresas (São Judas, Santa Bárbara e Parelheiros) do Grupo Niquini, suspeitas de fraude na prestação de contas. O processo administrativo movido pela Prefeitura contra o grupo de Niquini o obrigava a ceder 900 carros para que a própria SPTrans [São Paulo Transportes S.A.] pudesse operar as linhas enquanto o contrato não fosse rescindido. A decisão foi tomada depois de uma auditoria feita pela Prefeitura, em 12 de agosto [de 2002], que constatou uma diferença de 88 mil vales-transportes, referentes ao mês anterior, nos documentos apresentados pela empresa. A administração municipal acredita que os passes tenham sido vendidos no mercado negro.” (IZIDORO, 2002).

Pode-se acreditar que a narrativa acima não responde tal pergunta, mas a situação dos sujeitos na realidade social aponta que a experiência social, construída por relações de disputa, possibilitando entender que o direito à circulação das pessoas na região e para o resto da cidade se deu com o fenômeno da informalidade no setor de transportes.

3.2 O relacionamento com o poder público

O poder público, representado pelos órgãos de gerenciamento do sistema (São Paulo Transportes S.A., Secretaria Municipal de Transportes e o Poder Executivo), estabeleceu formas diferenciadas no trato da problemática do transporte irregular na zona sul, assim como no restante da cidade. As narrativas dos perueiros apresentaram dois momentos diferentes no relacionamento com os órgãos oficiais que eram responsáveis pelo transporte e com os sujeitos sociais envolvidos nesta atividade.

No primeiro momento, pode-se entender que o poder público não reconhecia a regulamentação da atividade prestada pelos perueiros. As narrativas destacaram que não havia possibilidade de diálogo com a municipalidade e o órgão responsável pela gestão do sistema de transportes, pois a preocupação é conter e suprimir a onda da informalidade no transporte na cidade. Quanto maior se tornou o movimento clandestino, mais intensa se tornou a fiscalização no combate à clandestinidade.

Os impactos da fiscalização marcaram mesmo aqueles que não foram vitimados fisicamente nestas situações:

Teve várias pessoas inclusive teve amigos meus que sofreram acidentes até fatais. Na boca do metrô ali, na [estação do metrô] ali, na Santa Cruz ali, o rapaz fugindo da fiscalização bateu num poste com uma perua e infelizmente veio a falecer aí, né? Mas é geralmente, acontecia não pela jornada de trabalho e sim pela fiscalização. Por fugir da fiscalização aconteciam essas tragédias. (KALINAUSKAS, 2008).

Na condição de estar na informalidade do sistema e em uma situação onde as relações sociais estavam em disputa pela preservação ou a extensão do direito à

circulação na cidade, diferentes setores da sociedade criaram imagens sobre o perueiro neste momento do crescimento desta atividade:

[...] naquela época qualquer pessoa que usasse uma pochete pendurada na frente era vista como perueiro. Se você tivesse andando na rua. Por exemplo, os homem [a polícia] tão prendendo e você tá passando aqui, na época da [polícia] militar, eles enquadravam você: “Opa, mão na cabeça aí”. “Eu não sou perueiro não”. “Ah a pochete aí, abre a pochete aí rapaz.” Você abria, mostrava pro cara a identidade: “Aqui a minha bolsa, meu cigarro, meu isqueiro, não tenho dinheiro não, tá louco?” Porque todo perueiro tinha uma pochete de dinheiro, né? (SANTANA, 2009).

Muitas pessoas identificavam o perueiro pela sua indumentária (a pochete e o porta-moedas); a música ambiente em alto volume nas peruas e as suas buzinas temáticas⁵⁵ que chamavam a atenção de transeuntes e motoristas de carros nas vias para persuadir os usuários a embarcar nas vans. Era visto como um transgressor da ordem instituída ao burlar as leis de trânsito e ao fugir da fiscalização. Nos seus relatos, os ex-perueiros – hoje regulamentados – não aceitaram esta identificação: preocuparam-se em passar uma imagem de um trabalho responsável e digno no seu cotidiano.

A narração dos acontecimentos dos trabalhadores dos perueiros foi marcada pelas tensões existentes no cotidiano e pela incerteza da sua prática no dia seguinte. Entretanto, uma situação inusitada serviu para marcar na memória de um dos entrevistados:

Um dia a passageira... Entrou duas senhoras lá no meu carro e falou: “motorista anda rápido que eu to pra ganhar neném”. E que que eu fiz? Eu tava com quatro passageiros, nessa época eu tinha uma H100 [Hyundai], eu soltei os quatro passageiro e prossegui viagem só com as duas senhoras dentro do carro. E eu segui em viagem, fui até o hospital aqui na região de Santo Amaro, o São Leopoldo, e chegando lá o parto foi feito, teve início dentro do próprio meu carro. Isso aí me marcou muito. (GOMES; MACÁRIO; TEÓFILO, 2009).

Apesar das adversidades do dia-a-dia, as narrativas procuraram valorizar a sensibilidade destes trabalhadores em se preocupar com as necessidades dos

⁵⁵ O engenheiro eletrônico paulistano Aldo Felício Naletto Júnior foi o inventor das buzinas que imitavam sons de bichos, gritos e frases engraçadas para uns e grosseiras para outros. A buzina temática foi criada em 1994 e se difundiu por todo o país. Foi muito usada por perueiros que usavam sons como a risada do desenho Pica-Pau, “saí da frente manoooo”, “fiu-fiu gatinha”, o relinchar de um cavalo, o cacarejar de uma galinha ou de um galo, o mugir de um boi e o itinerário da própria linha. Com a regulamentação do sistema de lotação em 2003, em São Paulo, estas buzinas caíram em desuso. Ver em <http://www.redetec.org.br/inventabrasil/pixtar.htm>

passageiros nos momentos mais difíceis, como o que foi relatado acima. Além disso, servia ainda para justificar e reforçar a importância do seu trabalho com o transporte de passageiros na região.

As relações de disputa pela circulação na zona sul da cidade favoreceram a construção de linguagens apropriadas pelas pessoas envolvidas com a atividade ilegal no transporte. Evoco Raymond Williams quando afirma a potencialidade da linguagem como uma forma de articulação da experiência ativa e em transformação:

[A linguagem] tornou-se uma ferramenta ou instrumento ou meio, utilizado pelo indivíduo quando tem de comunicar alguma coisa, em distinção da faculdade que os tornou, desde o início, capazes não só de relacionar-se e comunicar-se, mas em termos reais, de ser praticamente conscientes e com isso possuir a prática ativa da linguagem. (WILLIAMS, 1979, p. 38).

Antes mesmo do aumento da ofensiva da repressão, as linguagens constituídas no cotidiano destas pessoas estão intimamente relacionadas à sobrevivência de sua atuação neste espaço da cidade:

Então a gente... a gente apelidava de “Maria Bonita” [as peruas da fiscalização] porque a São Paulo Transporte não sabia o que era. Então, por exemplo, se a “Maria Bonita” tivesse na João Dias, vamos supor, em frente àquela Igreja Universal. Então, o que a gente falava? Aí o cara falava: “QRU se encontra por onde?” Aí o cara falava: “QSL Tubarão, QRU se encontra aqui na [Avenida] João Dias pela Casa da Moeda.” Na Casa da Moeda a gente já sabia que QRU tava de frente pra Igreja ou do lado ou na rua lateral. Tava lá escondida. Porque eles tinham a mania de ficar escondido atrás da igreja, mandava um cara lá pra avenida. Ficava olhando, olhando né? Aí eles falavam. O cara chamava pelo rádio. Falava: “Vem que agora dá pra nós pegar.” Parava aquele trânsito, vinha correndo e abordava as peruas e levado preso. Eles adoravam pegar no trânsito porque se fosse pra correr atrás eles não conseguia né? Então, a nossa linguagem de gíria era essa: ‘Aí Tubarão QSL como é que se encontra a [Avenida] Interlagos por aí?’ ‘A [Avenida] Interlagos é tudo mil irmão. Pode vir que é nós aqui.’ Era mais ou menos assim. (SANTANA, 2009).

As comunicações entre os perueiros e as pessoas que estavam diretamente envolvidas com a atividade clandestina nos transportes na região aconteciam por meio de uma frequência de rádio amador conhecida neste período como “PX Cidadão”. Olheiros espalhados pela região mantinham informados os perueiros quando havia barreiras e abordagens na fiscalização promovida pela São Paulo Transportes S.A.

As narrativas dos perueiros chamaram a atenção de uma situação que naturalmente iria acontecer com o tempo. A fiscalização do poder público passa a

utilizar da mesma frequência de rádio para ouvir e compreender o sentido de uma linguagem usada nas relações sociais vividas entre estes indivíduos com o intuito de apreender os veículos irregulares.

Em uma guerra que se tornou a disputa entre o poder público e as pessoas que estavam na informalidade pelo transporte de passageiros, a abordagem da fiscalização é representada nas narrativas de forma impactante para estes trabalhadores:

Então naquele momento quando cheguei ali [na Avenida Geovanni Gronchi] corri encurralado. Quando fui fazer uma meia volta na Sprinter [veículo utilitário] já chegou o policial com a... os dois policiais já me tirou do volante. O meu carro andando [me] tirou do volante [...] [e o policial] parou o meu carro. [...] Desceram e já me pegaram pra fazer uma... revista. E naquele momento eu pensando que era uma revista, mas não era. Aí um dos policiais me deu uma... duas paulistinha nas coxas que naquele momento [...] vieram bem preparados pra fazer o que tinha que fazer. [...] Eu fiquei uns dois dias em casa sem poder andar e o meu carro preso. (GOMES, 2009).

Os jornais noticiavam que os fiscais da São Paulo Transportes S.A. eram vítimas de agressões por parte dos perueiros, em alguns casos fatais. No dia 23 de fevereiro de 2002, três fiscais da São Paulo Transportes S.A. foram assassinatos quando levavam um veículo apreendido no Jardim São Luiz, na região sul de São Paulo, para o pátio da companhia no Pari. Os funcionários foram torturados e mortos no bairro Alto da Lapa. Dois deles morreram no local e o terceiro veio a falecer dias depois. A São Paulo Transportes S.A. responsabilizou os perueiros pelo crime e a violência contra os fiscais se tornou cada vez mais frequente:

“Eles [a Secretaria de Segurança Pública] falam que é um problema de transporte, não admitem que estamos tratando com o crime organizado”, disse. Segundo ele [Clóvis Granado], dez funcionários da SPTrans [São Paulo Transportes S.A.] encontram-se afastados do trabalho por licença médica. Os casos mais graves são o de uma fiscal, quase paraplégica, e de outros dois, com traumatismo craniano. “As agressões são constantes e assustadoras. Todos os dias recebemos ameaças dos perueiros”, disse Granado [gerente geral da companhia]. (PANDA, 2002b).

Neste momento de transição para a regulamentação do serviço de lotação, as trocas de acusações entre a prefeitura de São Paulo e o Governo do Estado ficaram cada vez mais evidentes. Era a incapacidade das duas esferas de poder em resolver estes dois problemas naquele momento e foi mais conveniente se eximir da responsabilidade em resolvê-los a contento da sociedade civil.

O assassinato dos fiscais da São Paulo Transportes S.A. e os protestos dos funcionários da companhia em exigir mais segurança para o trabalho fizeram com que o processo de abordagem passasse a ter o suporte de forças oficiais e privadas na repressão aos perueiros. As narrativas analisadas apontaram os ataques, mas que foram atenuados diante da ofensiva contra os trabalhadores informais.

O segundo momento das relações entre o poder público e os profissionais autônomos é marcado pela tentativa de se regulamentar o sistema de lotação na cidade de São Paulo. Os números não são precisos em relação à quantidade de perueiros circulando pela cidade no momento em que é aprovada, na gestão Celso Pitta, a Lei nº 12.893, de 28 de outubro de 1999, que previa a regulamentação da modalidade de lotação na cidade. As narrativas dos perueiros falavam em 15 a 25 mil motoristas perueiros rodando pela cidade. Cinco mil estariam, naquela época, atuando na zona sul da cidade.

Os requisitos para que os 4.042 perueiros fossem contemplados como “permissionários” no processo de licitação previsto na lei eram não possuir condenação por homicídio doloso e não ser reincidente em homicídio culposo. Seria um receio geral dos perueiros em associá-los como contraventores do sistema penal ou era uma forma de qualificar aqueles que não tiveram histórico com acidentes de trânsito envolvendo vítimas fatais? Uma das narrativas chamou a atenção para esta desconfiança:

Agora o que existe é tentaram colocar uma pecha sobre os trabalhadores coisa que não existia. E aí aconteceu o quê? Em 2006, à pedido, aconteceu o quê? Todos os perueiro que falava que perueiro tava envolvido com facção A, facção B e não sei o que lá e tal. O que eu sempre dizia. Eu sempre disse o contrário: que isso não existia. Existia sim aqueles que queriam jogar essa responsabilidade pra esses trabalhadores que de fato que estavam prestando serviço. São pessoas que têm responsabilidade e tinha uma família pra cuidar. E aí foi o quê? Todos os perueiros tinham que apresentar o quê? Atestado de antecedente criminal pra ver se pode e isso aí... Sempre teve que fazer isso. Aí teve em 2006 apresentaram tudo isso. Identificou-se o quê: dentre os seis mil e tanto havia uma parcelinha mínima. Nem cinco por cento teve problema. Simplesmente tirou fora tudo isso que diziam que o perueiro era. Que era isso, que era envolvido com bandido e não sei o que lá. O atestado de antecedente criminal enxotaram isso...(MOURA, 2009).

A construção da relação entre o crime organizado e os perueiros ficou bastante clara nas narrativas dos trabalhadores informais. A preocupação seria evidenciar a

honestidade e a dignidade do seu trabalho e não aceitariam ser rotulados ou relacionados às atividades criminais de uma minoria.

Além de não se envolver com homicídio doloso e não ser reincidente em homicídio culposo, era primordial ter experiência como condutor autônomo, carteira de habilitação na categoria “D” e possuir veículo compatível com o transporte de passageiros. O processo licitatório era de responsabilidade da São Paulo Transportes S.A. A permissão para o transporte de passageiros seria concedida para pessoa física por um período de cinco anos.

A cidade seria dividida em áreas, cuja responsabilidade ficaria a cargo da Secretaria Municipal de Transportes. Os critérios considerados para esta divisão seriam: a necessidade de transporte coletivo, as características de operação do sistema e os limites e as especificidades geográficas de cada área. Um candidato ao sistema permissionário só poderia concorrer a uma área do município.

A legalização de parte dos perueiros sofreu críticas por parte dos sindicatos dos perueiros, como o Sindilotação:

No mandato do Celso Pitta ele passou primeiro por aquele processo lá que ele foi afastado por quinze dias, depois os perueiros levantaram ele. Aí quando ele voltou e tal que é um grupo de perueiros que atua hoje no sistema. Eles que levantaram o Pitta, Pitta voltou pra prefeitura. Aí o que Pitta, o que ele fez? Ele publicou uma licitação [...] e aí nós participamos do processo licitatório, mas foi uma licitação totalmente... Um negócio totalmente sabe... que não correspondia com a realidade do sistema de transporte. Nós fizemos. Só que tinha tantas coisas obscuras que fizemos a licitação... (MOURA, 2009).

A credibilidade deste processo licitatório foi questionada quando surgiram denúncias de pagamento de propinas para obter a autorização provisória para trabalhar com o lotação na cidade. Em um universo de quinze mil perueiros, a maior parte permaneceu na ilegalidade. Entretanto, os perueiros contemplados trabalhariam um “protocolo” enquanto não fosse regulamentado o sistema de lotação. As abordagens da fiscalização – com o suporte da Guarda Civil Metropolitana, a Polícia Civil e a Polícia Militar – se intensificaram contra os clandestinos na zona sul, assim como em outras regiões da cidade. As denúncias contra fiscais da São Paulo Transportes S.A., assim como os informais armados durante as fiscalizações e confrontos eram bastante comuns:

A São Paulo Transporte aceitou conversar com a gente na [Cidade] Dutra sem prender carro nenhum, mas aí apareceu uma outra equipe do nada, da São Paulo Transporte, não sabia de porcaria nenhuma, já chegou: “tá todo mundo preso”. Aí foi aquela bagunça, precisou de intervir até a polícia civil e a militar entrar no meio pra... Aí já saímo logo no tapa e o coro comeu. Tinha cara da São Paulo Transporte armado, aí perueiro conseguiu tomar a arma do cara. Veio para 48. [Distrito Policial]. “Olha tá aqui ó [faz sinal de um revolver com as mãos], olha como a São Paulo Transporte vem pra cima da gente. Nós tinha combinado que era tudo na paz, nós só ia conversar aqui direitinho pra ver como nós fazia pra regularizar tudo direitinho aí vem a equipe, cerca nós e fala que todo mundo tá preso. (SANTANA, 2009).

Na narrativa de André Santana, este se preocupou em contar de forma convincente os impactos de uma guerra que se travou pelo direito à circulação na cidade. As relações de disputa e poder que se traçaram no cotidiano de fiscais, agentes, policiais e perueiros regulamentados/clandestinos retratavam uma situação muito complexa do transporte na cidade: a dificuldade da municipalidade em oferecer transporte organizado e de qualidade para seus habitantes.

A gestão Celso Pitta não conseguiu equacionar as demandas dos diversos grupos sociais envolvidos com a disputa pela circulação na cidade. Os empresários de ônibus reclamaram de perdas relacionadas à evasão de receitas, pois uma parcela significativa da clientela cativa do transporte foi absorvida por perueiros clandestinos. A população contestava a prestação de serviços do empresariado que não renovava a sua frota. Os condutores, com protocolo que autorizava a sua atividade, denunciavam irregularidades no processo de licitação do sistema de lotação. Além disso, os perueiros protestavam junto à prefeitura da forma truculenta como os últimos eram abordados. Fiscais se queixavam da violência sofrida pelos clandestinos. Foram desafios que a próxima gestão da municipalidade procurou solucionar.

A gestão Marta Suplicy procurou reformular o sistema de transportes na cidade com o planejamento e constituição do sistema Interligado, cujo gerenciamento seria feito pela Secretaria Municipal de Transportes, São Paulo Transportes S.A. e a Companhia de Engenharia de Tráfego. A operação deste sistema, dividido em dois subsistemas (estrutural e local), ficaria sob a responsabilidade das empresas de ônibus e cooperativas de operadores.

A licitação que concedia, provisoriamente, a permissão para que um condutor operasse em São Paulo na gestão anterior foi cancelada e substituída por este processo de escolha. Tal decisão da prefeitura causou divergências entre os perueiros. Uma parcela acreditava que a possibilidade de o subsistema local ser

operado por cooperativas de condutores poderia transformá-los em funcionários de uma situação que se tornaria precária. Defendiam a liberdade em se associar ou que se pudesse operar individualmente.

Esta questão foi discutida judicialmente. O que ocasionou na interrupção do processo licitatório no ano de 2003. Entretanto, o poder público recorreu da decisão e a licitação foi realizada e os contratos de permissão e concessão do transporte na cidade de São Paulo foram assinados.

Antes da assinatura dos contratos, foi feito um contrato provisório que permitia a circulação dos veículos pelos operadores. As peruas e outros modelos utilitários foram enfaixados, pois a cidade foi dividida em oito áreas e cada região com uma cor respectiva. A zona sul, neste primeiro momento, ficou com a cor verde.

O contrato de licitação previa que os veículos deveriam ser substituídos por modelos maiores como micro-ônibus e mini-ônibus num prazo de dezoito meses. Os veículos novos receberam faixas que os identificavam de acordo com a sua região e o subsistema que deveria operar. As cooperativas da área seis, zona sul, foram identificadas com a cor azul claro e as cooperativas da área sete, zona sudoeste, identificadas com a cor vinho. A mesma identificação foi utilizada para o transporte realizado pelo subsistema estrutural operado pelas empresas de ônibus organizadas em consórcios. As permissionárias também se organizaram em consórcios. As cooperativas da zona sul ficaram constituídas no consórcio Authopam (Cooperauthon e Cooperpam).

A reorganização do sistema de transportes não fez com que os informais parassem de circular pela zona sul e em outras regiões da cidade. O desinteresse em se regulamentar pode ser entendido como um desejo de grupos de fazer uma concorrência predatória com linhas de maior demanda de passageiros. Além disso, não se pode ignorar o fato de condutores defenderem judicialmente o direito de prestar um serviço sem se filiar a uma cooperativa. Ainda hoje é questão sem solução, mesmo com a determinação do atual Secretário Municipal dos Transportes, Alexandre de Moraes, para que os poucos perueiros beneficiados com as liminares se filiem à cooperativa para ter o direito de trabalhar no subsistema local na cidade.

A luta pela circulação na zona sul da cidade foi marcada por tensões e disputas entre quem ainda persistia na clandestinidade e a fiscalização realizada pela São Paulo Transportes S.A. e suas equipes de apoio. As violências, intimidações e ameaças se manifestaram de ambos os lados.

As relações sociais vividas por aqueles que se encontravam à margem do sistema de transporte na zona sul construíram artimanhas para ludibriar a fiscalização feita pelos órgãos que representavam o poder público nesta região da cidade:

A gente puxava na verdade [no momento da abordagem] pela numeração fora do ônibus, né? A numeração que ele puxava, ligava no... na central e aí a chegava na central que passava a informação que aquele ônibus não... a numeração não existia ou às vezes a numeração não batia com aquele tipo de veículo, né? Você uma Sprinter, por exemplo, passava a numeração: “6786” e aí a pessoa lá falava: “6786 é um Neobus”. “Pô, calma aí é uma Sprinter.” Aí dava problema e isso aí dava apreensão, né? Isso era uma apreensão. (CHAVES, 2009).

O ingresso na formalidade por meio do subsistema local fez com que aqueles identificados e categorizados como perueiros repensassem a sua condição anterior diante destas mudanças e um novo cenário construído em novas relações entre os grupos sociais com interesses envolvidos com o transporte de passageiros na zona sul de São Paulo depois da regulamentação.

3.3 As formas de organização

A luta pela sobrevivência no transporte fez com que os trabalhadores informais elaborassem meios de se constituir em meio às tensões ocorridas no cotidiano na zona sul da cidade.

As narrativas e outras fontes deram sinais de que maneira uma estrutura de organização no transporte clandestino na região foi construída. A partir do momento em que uma linha foi criada e um indivíduo começou a “lotar”⁵⁶ e passou a ter demanda de passageiros, outras personagens entraram em cena durante esta atividade. Surgiram os olheiros, fiscais de linha e a criação de uma linguagem, difundida através de uma frequência de rádio amador, para que os perueiros clandestinos soubessem da existência das blitzes contra o transporte ilegal durante

⁵⁶ Entende-se lotar como o exercício do perueiro no seu cotidiano em transportar os passageiros nas linhas.

o trabalho no seu cotidiano. As informações eram repassadas por meio de bases clandestinas espalhadas por toda a zona sul, assim como em toda a cidade:

Ao meio-dia, o perueiro perguntou: “Bom dia! Alguma novidade por aí?”. A base respondeu: “Caiu no Jabaquara. Três CBX-500 e um carro na avenida Saboia”. O perueiro questionou: “Quem tá amparando os home hoje?”. A base respondeu: “Sumiu, tomou Doril e sumiu. Passou pela avenida das Juntas Provisórias e sumiu”. Fim da conversa. o “código de comunicação” dos clandestinos, “cair” significa fiscalização, dizer que “há três CBX-500” é indicar que policiais do Comando de Policiamento de Trânsito estão usando motos. A palavra “sumiu” é para revelar que os “olheiros” perderam os fiscais de vista.⁵⁷

Percebe-se que o enfoque da notícia é associar a linguagem à transgressão e à criminalidade. O transporte é ilegal assim como a estrutura para o seu funcionamento são ilegais. Entretanto, para poder circular pela região, lotar o seu veículo de passageiros e sobreviver trabalhando no transporte informal, se fez necessária a criação desta linguagem que não fosse compreendida pela fiscalização e difundida em uma frequência de rádio onde quem estivesse sintonizado poderia ouvi-la. Mesmo quando os fiscais da São Paulo Transportes S.A. compreendem o significado desta forma de se comunicar, o dinamismo da linguagem e a luta pelo espaço na cidade fazem com que a língua usada no cotidiano se transforme e passe a ter novos sentidos para os trabalhadores informais na zona sul da cidade.

Os relatos dos perueiros analisados neste trabalho identificaram nomes diferentes para uma liderança que é responsável por toda esta organização. Tal comando normatizava o funcionamento da linha para os perueiros:

É assim porque na informalidade havia os pontos, os pontos de lotação e assim nessa época todo ponto de lotação tinha um “cabeça”. Tinha um “cabeça” que dominava ali a área ali, né? E prá você colocar o carro nessa época, você tinha que pagar. Você tinha que pagar. Você tinha que procurar quem que é esse “cabeça”, quem que dominava a área e você tinha que pagar... (KALINAUSKAS, 2008).

Cabia a esta liderança garantir que os perueiros de sua linha pudessem exercer a sua função com relativa tranquilidade. Não se poderia garantir que os condutores trabalhassem aliviados. A partir do momento da explosão da informalidade, a fiscalização se tornou mais intensa com a apreensão de veículos clandestinos. Apesar disso, a ocorrência de assaltos e outras formas de violência eram menores devido à atuação deste comando na linha.

⁵⁷ Ver em <http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u46835.shtml>

A cobrança de valores conhecida como “madeira” foi usada para benefício do próprio “cabeça” ou grupo de trabalhadores que atuava nas linhas? Os relatos não esclarecem totalmente esta dúvida, mas podemos deduzir que para a preservação da atividade nas linhas seria necessário destinar os recursos para isso:

la uma perua presa né? De repente a gente... Tinha um fundo de caixa, entendeu? Tinha o fundo de caixa. Pagava pro coordenador, ele ia lá e punha o dinheiro lá, guarda o dinheiro lá na conta no banco. Tinha o fundo de caixa e fala assim: “pô a minha perua foi presa ontem cara. É mil e quinhentos pra tirar.” O coordenador falava: “Você tem quanto?” “Ah, eu só tenho oitocentos... oitocentos real” “Então falta setecentos? Então, eu vou ver quanto tem no fundo de caixa” Chegava lá falava: “Putá, só tem quinhentos no fundo de caixa”. Os outros amigos falam aí: “falta quanto fulano?” “É mil e quinhentos, oito, cinco, três. Falta duzentos reais.” “Então tá bom vai, cinqüenta pau de cada rapidinho pra tirar a perua do parceiro.” Então fazia assim entendeu? Então você falava: “Ó, eu vou pagar”. Você pagava o fundo de caixa que nós te ajudou. Depois você vinha e dava cinqüenta real pra quem te ajudou também. Uns recebiam outros não queriam receber. “Ó deixa quieto aí. Eu não sei se a minha vai e você vai me ajudar”. (SANTANA, 2009).

Mesmo com a regulamentação do transporte informal, a cobrança da “madeira” ainda é denunciada pelos jornais como uma prática comum para evitar os assaltos dos veículos dos cooperados no seu cotidiano (TAVARES, 2005). Dependendo da rentabilidade da linha, os valores cobrados dos operadores variam entre trinta a sessenta reais por dia. Os estudiosos do setor de transporte urbano também denunciaram esta prática que está relacionada ao crime organizado para o financiamento de sequestros, libertarem presos, tráfico de armas e drogas, por exemplo. (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 2000, p. 106).

Não se pode negar um paradoxo: o momento do crescimento da informalidade na zona sul de São Paulo é marcado por um desarranjo nas relações econômicas advindas com o neoliberalismo dos anos de 1990 que resultou em um apelo à desregulamentação do mercado, crise econômica e desemprego. Entretanto, grupos que estavam na ilegalidade do transporte coletivo forjaram mecanismos de organização para o seu trabalho em uma região desassistida pela prestação de serviços das empresas privadas e do próprio poder público.

As relações de disputa não ficaram, evidentemente, restritas à oposição de perueiros com a municipalidade. O anseio pelas vantagens que o controle pela circulação na zona sul da cidade correlacionado à ausência do poder público em

disciplinar tais situações contribuíram para o surgimento de tensões entre os próprios informais:

Uma vez o pessoal daqui da.... Pedreira, lá onde você mora na Pedreira, o pessoal tentou vir aqui. Só que chegou aqui vieram com bala e foram recebido a bala também. Aqui não cidadão. Vocês vão mandar pro lado de lá. Aqui ninguém manda, quem manda é nós aqui ó. (SANTANA, 2009).

Por mais que tenham sido frequentes as tensões entre os perueiros e a municipalidade por meio da fiscalização na cidade se deve tomar certo cuidado que as relações de poder e disputa pela circulação na zona sul de São Paulo não ficaram restritas a esta polarização que os estudiosos do setor e os jornais enfatizaram. As relações sociais vividas se manifestaram por sujeitos históricos que lutaram pelo espaço e o direito à cidade. Nem sempre se identificaram como um grupo ou um setor, mas o cotidiano marcado por estas tensões fez construir laços de solidariedade e sensibilidades na sua prática como pessoas que precisavam trabalhar.

Entidades de classe, não reconhecidas pela lei e por outros sindicatos oficiais, foram criadas por grupos de perueiros na defesa dos interesses dos trabalhadores. Tiveram uma maior visibilidade nos meios de comunicação o Sindilotação (Sindicato dos Proprietários de Veículos e Profissionais Autônomos) e a Associação dos Perueiros da Zona Sul.

As lutas dos sindicatos convergiram para a defesa do sistema de lotação bairro a bairro na cidade e os seus trabalhadores. A participação em passeatas, vigílias na Câmara dos Vereadores em defesa da regulamentação da categoria e após a legalização, marcaram a atuação destas entidades de classes:

Aí já legalizados. Isso aconteceu em 2005. Ano que março, fevereiro, início de março de 2005. Eu acho que foi o maior enfrentamento que nós fizemos na história ali no Viaduto do Chá. Ficou o maior da história onde nós enfrentamos lá o pelotão de choque. Tinha ROTA, tinha cavalaria, tinha, sabe, tudo que você imaginar de polícia. Tinha gás de efeito moral, tinha o gás pimenta, tinha tudo que você imaginar. Foi no... Sabe. Ali virou-se uma praça de guerra mesmo. [...] Era polícia dando tiro de bala de borracha, acertando no pessoal, acertando em quem passava. Foi um confronto grande e nós ficamos três dias lá. Não foi fácil. Foi o maior, assim, por quê? Porque teve o confronto com a polícia. Teve cavalaria, tudo que imaginar tem. Eles queriam que a gente saísse, mas não saíamos. Recuava, mas voltava. (MOURA, 2009).

A disputa pela cidade não se limitava mais neste momento apenas ao direito de trabalhar. A narrativa valorizou a potencialidade destes sujeitos sociais que já foram aceitos e inseridos na organização do sistema de transportes do município. Defendiam o repasse de verbas provenientes do repasse do Bilhete Único para as cooperativas, porém, após o aumento das passagens no primeiro bimestre de 2005, estavam defasadas. Tal medida da municipalidade pode ser entendida pelo relato como uma forma de negar o espaço conquistado no processo de legalidade no transporte.

As tensões existentes nas relações de poder dentro de um dos sindicatos – Sindicato das Cooperativas de Ônibus do Sistema Bairro a Bairro (Sincooturb) – tiveram como desfecho o assassinato de um dos diretores, Paulo Gonçalves, em outubro de 2003. A motivação criminal estaria associada à cobrança de propina por parte de diretores de cooperativas nas linhas com maior demanda de passageiros para os condutores operarem e a pressão para que os cooperados renovassem a sua frota até as vésperas das eleições de 2004. Até hoje o crime não foi solucionado.

O relato de um dos fundadores do Sindilotação – que teve 4.800 perueiros sindicalizados – descreveu as dificuldades em se manter a estrutura da entidade que não era reconhecida pelos órgãos oficiais:

As dificuldades foi muito grande porque primeiro não tinha recursos. Era uma dificuldade pra cada um pagar quinze, vinte reais de mensalidade pra ter uma estrutura mínima pra manter o escritório, pagar aluguel, pagar advogado, cuidar dos problemas. É uma dificuldade enorme. Você tinha que vender o almoço pra comprar a janta. (MOURA, 2009).

As narrativas dos trabalhadores informais destacaram certa desconfiança em relação à atuação dos sindicatos. Não se sentiam representados em uma entidade sem reconhecimento legal e se convenceram das vantagens de uma política pública de transportes voltada para uma maior legitimidade destes novos personagens na atuação do sistema Integrado na gestão Marta Suplicy.

Não obstante as relações de disputa e poder durante o processo de crescimento da informalidade, pode se entender que o surgimento de várias cooperativas de condutores autônomos veio no sentido de formalizar uma organização dentro de uma atividade de prestação pública que ainda estava marginalizada pela municipalidade. Os relatos analisados convergem neste sentido. Mesmo que a primeira licitação que procurava a regulamentação deste sistema de

transporte concedesse a permissão individual e na pessoa física para os perueiros, a organização em cooperativas ordenaria, de forma racional, os custos e as receitas dos seus associados visando o bem comum. Na prática, especificamente na implantação do sistema Integrado na gestão Marta Suplicy, tais princípios foram questionados através de denúncias de precarização da prestação de serviços, tráfico de influências e corrupção.

Nos anos 1990 surgiram diversas cooperativas na região da zona sul da cidade. No quadro abaixo estão alguns exemplos:

COOPERPAM	Cooperativa dos Trabalhadores Autônomos em Transportes do Estado de São Paulo
COOPERTASMA	Cooperativa de Transporte Alternativo Santa Maria
COOPERAUTHON	Cooperativa de condutores auto-ônibus urbanos de São Paulo
COOPERROI	Cooperativa de Transporte Coletivo Jardim Niterói
CTC ZONA SUL	Cooperativa de Transporte Coletivo Zona Sul
CCTCZL	Cooperativa Comunitária de Transporte Coletivo da Zona Sul
TCS TRANSP	Cooperativa do Sudoeste

Tabela 6 – Cooperativas de ônibus do sistema "bairro a bairro" e de lotações na zona sul de São Paulo – SP
Fonte: Elaboração do autor.

Estas e outras cooperativas eram pequenas e atendiam determinados bairros na zona sul da cidade. Por exemplo, a região dos bairros de Cidade Dutra, Grajaú e Vila São José era atendida pela Cooperpam (lotação) e CCTCZL (bairro a bairro). Em bairros como Valo Velho, Campo Limpo e Jardim São Luiz, o transporte era feito pela Cooperauthon (bairro a bairro), Coopertasma (bairro a bairro) e Cooperpam (lotação).

Às vésperas do processo licitatório na gestão Marta Suplicy, estas cooperativas passaram por um processo de fusão para que pudessem participar da formação dos consórcios do subsistema local⁵⁸. As narrativas apontaram que isto seria um passo decisivo para o anseio dos perueiros em se regulamentar:

⁵⁸ No sistema Interligado foi dividido em dois subsistemas: local e estrutural. O subsistema local atende às populações entre os bairros e/ou dos bairros para as linhas troncais do subsistema estrutural com maior número de passageiros que se locomovem para o centro da cidade e em outras regiões. Os veículos destinados para este subsistema são mini-ônibus e micro-ônibus, pois conseguiriam atender os usuários que vivem em pontos de difícil acesso para um ônibus convencional.

E eu fiz uma ligação pro Pandora [presidente da Cooperpam] e falei: “Pandora: eu tô aqui com cinquenta e quatro cooperados na minha linha. Cinquenta e quatro operadores. E daqui a um mês mais ou menos vai ser tudo cooperativa e eu não quero agora o meu grupo de pessoas vá pra o outro lado da cidade. Vai ficar difícil. Queria saber com você se a gente pode se afiliar a sua cooperativa aí.” Ele falou: “Olha Macário, a cooperativa aqui é de vocês. Pode vim que a gente tá de braços abertos”. (GOMES; MACÁRIO; TEÓFILO, 2009).

Como já mencionado, as divergências em relação à maneira como deveria ser feita a licitação apareceram no próprio sindicato e entre os perueiros. Aqueles que entenderam que o poder público não tinha o poder de mudar uma regra que fora definida e aprovada pela Câmara Municipal na gestão Celso Pitta tomaram a decisão judicial de requerer a nulidade do processo licitatório. Destaco este relato justificando as razões de grupos reunidos em associações como ASSESP (Associação de Transportadores em Auto-Lotação do Estado de São Paulo), ABRACOVÍ (Associação Brasileira de Condutores de Veículos) e Micro-Luxo para a licitação individual e não em consórcios de cooperativas:

Foram na conversa do Léo que tava fazendo movimento oposto à legalização, tá certo? Ou seja, pregavam um movimento que seria favorável a clandestinidade. Achavam que a licitação não ia virar, que não ia vingar e tal. Tanto é que depois que na frente eles entraram com recurso pedindo o cancelamento do contrato, certo? (MOURA, 2009).

A crença de que o sistema proposto fosse funcionar é um argumento para a desqualificação das explicações dos opositores. As narrativas marcaram a expectativa de que a organização do transporte na cidade deveria ser desse jeito. Naturalmente, podem até ser contadas de modo verdadeiro, mas não se pode ignorar que a primeira tentativa de regulamentar o serviço de lotação não foi bem sucedida.

Neste processo transitório ao processo licitatório do sistema Interligado, a disputa pelo espaço na região entre os perueiros e os ônibus mereceu destaque dos jornais (MACHADO, 2002; PANDA, 2002a). Um procedimento conhecido pelos fiscais da Companhia de Engenharia de Tráfego de “ancoragem” impedia que os ônibus parassem para o embarque e desembarque no ponto de ônibus para os fiscais e cobradores das cooperativas de perueiros alimentarem os veículos com passageiros. As matérias que saíram no mesmo dia em jornais diferentes apontaram

em maior ou menor grau a insatisfação dos usuários a esta situação em seu cotidiano na zona sul:

“Toda vez que eu venho aqui acontece esta bagunça. As peruas ficam no ponto e os ônibus na rua”, disse a estudante Elenilda Santos da Silva, que esperava condução à tarde na Avenida Interlagos, em frente do Shopping Interlagos. (PANDA, 2002a).

Pode-se fazer um entendimento, além do caráter de denúncia, de que as matérias trataram sobre a tensão a respeito da circulação na região da zona sul. Os empresários de ônibus estavam insatisfeitos com a possibilidade de que uma clientela cativa dos ônibus se destinasse, por meio da regulamentação, aos perueiros, conforme seria previsto para o sistema Interligado, e criaram diversas situações para que isso se concretizasse. Não foi casual que, próximo ao processo licitatório, ocorreram greves dos condutores, cuja alegação era a de perder os seus empregos para os perueiros quando a licitação definisse como ficaria o transporte na cidade. Porém, denúncias feitas pelos jornais apontaram uma ligação entre a diretoria do sindicato e os empresários de ônibus, ao pagarem propina para promover locautes pela cidade. A investigação do Ministério Público em 2003 evidenciou esta ligação e a diretoria do sindicato foi presa.

Notou-se que situações abordadas na reportagem viriam a explicar que os perueiros organizados em cooperativas não teriam conhecimento técnico para operar no subsistema local do sistema Interligado. Pode-se deduzir que existia certo ceticismo em relação à potencialidade dos perueiros para isto.

Após a definição da licitação, o poder público cobrou do consórcio Authopam (lotação e bairro a bairro) e dos outros consórcios das outras áreas da cidade o compromisso das diretorias e de seus cooperados em atender as obrigações que o subsistema local exigia da Cooperpam e Cooperauthon. As pessoas que circulavam nas regiões de acesso mais difícil, em razão das características geográficas desta área, deveriam ser transportadas por uma frota composta por mini-ônibus e micro-ônibus. Este subsistema alimentaria o subsistema estrutural formado por ônibus padron, articulados e biarticulados trafegando em corredores de ônibus por todo o município.

Era necessário o entendimento dos cooperados e os seus funcionários a respeito da profissionalização exigida para a execução desta tarefa. Determinadas posturas ocorridas na batalha pela circulação na região e na cidade não deveriam mais ocorrer:

É... algumas vezes... Como é que era o... O cobrador ficava fora às vezes fora do... da lotação. Chamar o passageiro, né? Fica em frente ao Largo Treze de Maio que às vezes o pessoal: “quem vai pra tal lugar”, né? Aí eles... Dava multa, né? Esse tipo de coisa... (CHAVES, 2009).

Parece que não foi uma tarefa muito fácil. Ao visitar uma das garagens da Cooperpam, depara-se com o seguinte aviso: “é proibido entrar de bermuda e chinelo”. Os cooperados passaram por cursos de profissionalização oferecidos pela São Paulo Transportes S.A. relacionados ao atendimento do usuário, por exemplo.

A administração das cooperativas tomou como prioridade o atendimento às solicitações em cumprir os requisitos básicos para a operação do subsistema local: os horários de partida dos veículos nas linhas, a manutenção e vistoria dos ônibus e micro-ônibus. A Cooperauthon apresentava dificuldades na operação dos seus ônibus, pois estes faziam parte de uma frota com o tempo de uso mais antigo. Era uma situação que acontecia com as outras cooperativas que operavam desde a época do sistema bairro a bairro. Anos depois, em 2007, a Cooperauthon foi descredenciada do sistema em razão de problemas relacionados à operação no subsistema.

A municipalidade possibilitou uma participação maior das cooperativas nas decisões pertinentes aos destinos por meio dos conselhos e fóruns municipais de transporte. Tal participação era estendida para outros segmentos da sociedade civil interessados em debater, contribuindo para as disposições concernentes ao assunto. As reuniões envolvendo membros do empresariado, do poder público e os representantes das cooperativas criaram um sentimento de importância e parceria para o funcionamento do sistema Interligado:

Hoje não existe mais aquela coisa das empresas de ônibus querendo derrubar cooperativa e nem a cooperativa querendo derrubar a empresa de ônibus. Ninguém. Então cada um tá no seu espaço e trabalhando pra quem? Pra melhorar o transporte e todo mundo sai bem: a prefeitura, o pessoal de empresa de ônibus, as cooperativa e a população que tem o que merece. (GOMES, 2009).

Pelo relato, pode-se apreender que, a partir do momento em que os cooperados se reconhecem como integrantes para o funcionamento do sistema, a tendência é a harmonização das relações entre os diferentes segmentos da sociedade com participação na operação do sistema na cidade. A experiência social construída pelas relações de disputa no passado é percebida como uma base para a conquista do espaço e o direito à circulação na zona sul da cidade. Pode-se fazer outra leitura: o movimento da história estaria atribuído não a tensões no anseio por legitimidade ou pela identidade em ter sido clandestino, mas a um alinhamento às diretrizes do poder público por meio da busca incessante da qualidade na prestação do serviço: ter uma garagem de ônibus moderna, uma frota de micro-ônibus e mini-ônibus.

A busca pela qualidade e a prestação do serviço foram, e ainda são, apropriações feitas pelos cooperados e pela própria administração. Os relatos dos cooperados são incisivos neste aspecto. Como fazer com que o funcionário que trabalha com e/ou para o operador (há casos de antigos perueiros “administrarem” a operação do seu veículo) e o passageiro se convençam deste discurso?

A maior parte das relações de trabalho que foi estabelecida entre cooperados na zona sul (isto não se limitou a esta região da cidade), motoristas e cobradores, é de forma precária. O poder público municipal não se preocupou, a princípio, com esta condição incerta:

[Era] Tudo verbal. Chega lá: “oi, tudo bem. E aí, beleza? Você é o motorista?” “Sou”. Ah, não sei o que conversinha e tal. “Pega o carro aí. Vamo dar uma volta comigo pra ver.” Ele dava uma volta, via que você dirigia bem e... “Você já trabalhou?” “Trabalhei não, né? Trabalhei de motorista de caminhão, de outras coisas...” “Mas você já carregou?” “Não, não ainda não”. “Ah, então ta bom vai começa hoje”. Você já começava e acabou. O cobrador já ia te ensinando a linha rapidinho e aí começava. Era assim. [...] O treinamento seu era daqui a Santo Amaro: “vai pega o ônibus aí e já vai treinando, pegando passageiro e vai embora.” Você dava a primeira viagem, a segunda, a terceira. Trabalhava o dia todo... Você já era motorista. (SANTANA, 2009).

Contudo, com o passar do tempo, uma situação descrita no relato acima se tornou menos comum, uma vez que os cooperados passaram a cadastrar o(s) seu(s) motorista(s) na São Paulo Transportes S.A. exigindo que estes profissionais passassem por cursos de capacitação para o tratamento com o usuário. Inicialmente, os cursos eram pagos pelo cooperado e posteriormente receberam a capacitação na própria sede da cooperativa.

É importante destacar que as narrativas indicaram uma mudança de visão em relação à sua condição enquanto trabalhador. O que antes era estigmatizado como informal, ilegal, clandestino, ou mesmo como perueiro, passou a ser identificado como condutor autônomo, operador do subsistema local ou o cooperado. Fazia-se necessário aproximá-lo do que se considera trabalho digno e do ser cidadão que lhe foi negado enquanto permaneceu à margem como um trabalhador do sistema de transportes

[Antes] Eu não me sentia como um... É... Como um penetra na sociedade porque é aquela coisa estranha. Muitos falam: “poxa você é clandestino”, mas a mesma pessoa que falava que é clandestino – no sentido da palavra mesmo de ilegal – usava. E usa até hoje. [E atualmente] [...] eu me sinto mais assim como mais dentro da sociedade na verdade, né? Me sinto como cidadão. (SANTOS, 2009).

Os sacrifícios foram, e ainda são, muito grandes em uma região da cidade em que a batalha pela circulação pelo espaço ainda é intensa. Seja pela operação dos serviços, como demonstrado na narrativa dos cooperados, seja na administração para que a prestação deste serviço de utilidade pública seja de uma boa qualidade ou próximo a isto. A situação destes sujeitos, na realidade social, procurou desqualificar a noção do “ser clandestino”:

Voltando atrás clandestino é uma palavra pejorativa. A gente sentia muito. Aquelas pessoas que trabalhavam quando alguém falava: “fulano é clandestino” pra aquelas pessoas que trabalhavam de bem e que queria uma evolução, a gente se sentia mal. (GOMES; MACÁRIO; TEÓFILO, 2009).

A convicção da vitória obtida por meio da regulamentação da atividade e da sua relação mais estreita com o poder público, da persistência em ficar no ramo – apesar das incertezas em vários momentos desta trajetória –, e da responsabilidade são destacados na experiência social vivida destes ex-informais. Isto pode ser entendido como uma maneira de dar uma significação do passado em suas narrativas?

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo discutiu como foram construídas as relações de disputa e de poder pelo direito à circulação na zona sul da cidade de São Paulo. Tal direito foi negado pela incapacidade da municipalidade e o desinteresse do empresariado em atender de forma eficaz as populações que habitavam os bairros mais distantes desta região. As argumentações técnicas foram utilizadas para que estas pessoas não fossem atendidas de forma qualitativa.

O transporte urbano é percebido como um fator constitutivo das cidades. A população precisa trabalhar, estudar ou se divertir na metrópole. A disputa pelo espaço fez com que o privilégio em circular pela cidade atendesse prioritariamente o transporte motorizado individual, visto como um símbolo de status e poder, em detrimento da maioria das pessoas que necessitam do transporte coletivo. Os investimentos em transportes públicos de massa não foram totalmente suficientes para as necessidades de locomoção nas várias regiões de São Paulo. Na contramão das recomendações dos estudiosos em transportes, os sistemas de transporte capacitados para atender uma grande demanda tiveram investimentos muito restritos ou entraram em um processo de deterioração. A rede ferroviária passou por um processo de sucateamento nas últimas décadas nas cidades brasileiras e a malha metroviária teve um avanço muito modesto na região metropolitana de São Paulo, se comparado à outras metrópoles. O ônibus foi condicionado a uma modalidade de transporte cujas especificações técnicas não estavam adequadas: de complementar se transformou em um transporte público de massa.

Contudo, não se pode imaginar o transporte urbano de forma isolada na cidade. As outras questões sociais estão diretamente relacionadas e são interdependentes. Para que o transporte urbano se torne viável é preciso relacioná-lo ao acesso à habitação, ao emprego e à educação, por exemplo. Se a cidade se transformou, sofreu mutações e todas estas questões sociais acompanharam tais modificações. Estas alterações não se deram com um devir histórico inevitável. Tensões e disputas se manifestaram nestas últimas décadas na zona sul da cidade assim como no restante do município, evocando o direito à cidade por saúde,

moradia, educação, saneamento básico, segurança e transporte. Movimentos sociais dos bairros mais pobres e das periferias reivindicaram o direito de viver na cidade da mesma maneira como viviam as pessoas nos bairros centrais.

Na ausência de políticas públicas de transporte coletivo que fossem satisfatórias para atender aos habitantes da zona sul da cidade, no final dos anos de 1980, se destaca o ressurgimento do fenômeno da informalidade no setor. Peruas Kombi, ônibus, vans e outros veículos foram usados para o transporte de passageiros, principalmente em locais da região sul onde a prefeitura e os empresários de ônibus não prestavam um atendimento de forma eficaz. O direito ao trabalho e à circulação nesta região da cidade foram marcados por relações de poder e disputa. Manifestaram-se tensões em ambos os lados, entre perueiros e a fiscalização promovida pela São Paulo Transportes S.A. e entre os próprios trabalhadores informais. Foi construído um discurso competente para legitimar os riscos para o país com a explosão da informalidade no setor. As decisões técnicas seriam suficientes para justificar a condenação do transporte “clandestino” e a iminência da desregulamentação do mercado. Tais argumentações eram convincentes e suficientes para o empresariado de ônibus pressionar as municipalidades em tomar medidas para a repressão dos informais. A análise da produção técnica nos artigos produzidos pelos especialistas da Associação Nacional de Transportes Públicos destacou a desqualificação da questão social para os envolvidos com a ilegalidade no transporte.

O estudo das narrativas de sujeitos sociais envolvidos procurou enfatizar como se perceberam, enquanto trabalhadores, as relações de poder construídas no seu cotidiano e o que esta experiência trouxe a estes indivíduos. O entendimento que fizeram sobre o seu papel nesta trajetória com o transporte está bastante influenciado pela visão que possuem do seu presente. Não se identificam mais como perueiros, pois, com a regulamentação da sua atuação e a inserção nas políticas públicas de transporte na gestão Marta Suplicy, a partir de 2003, com a criação do sistema Interligado, deram-lhes mais representatividade na operacionalização do setor. Entretanto, valorizam a sua experiência como uma luta árdua e vitoriosa para estar onde se encontram hoje e incorporam o discurso voltado à necessidade de oferecer um serviço de transporte à população da zona sul da cidade.

A zona sul da cidade de São Paulo mudou com a atuação dos trabalhadores informais na região? Pode-se deduzir que sim. As estratégias

criadas no cotidiano dos perueiros foram de encontro a dinamizar a circulação das pessoas para vários pontos da zona sul onde, por falta de interesse do empresariado, estas possibilidades não eram exploradas como potenciais clientelas cativas no transporte. Naturalmente, houve situações em que as táticas utilizadas pelos informais entraram em concorrência desleal com as linhas regulares devido à sobreposição dos itinerários. Com o processo de regulamentação do serviço, estas distorções foram corrigidas. O importante é perceber que esta experiência vivida por estes trabalhadores possibilitou outras maneiras de se interagir com o espaço urbano nesta região da cidade, sobretudo quando o sistema Interligado delegou, após disciplinar a atuação destes profissionais, responsabilidades em muitas rotas criadas em bairros que não eram, antes da explosão da informalidade, atendidos pelos empresários de ônibus. O cotidiano, os laços de sociabilidade com os passageiros deram condições para se explorar novos caminhos pela região sul da cidade.

A perspectiva apontada pelos relatos para o futuro desta modalidade de transporte operada por meio de condutores em cooperativas visa a uma profissionalização ainda maior que a realidade do setor. A experiência traduzida por meio de lutas nas relações sociais vividas anseia em uma vitória maior quando transitarem da permissão para a concessão no transporte público. Encaram como uma característica importante para a legitimação do seu trabalho. Esta esperança pode ser percebida quando a cooperativa Nova Aliança, na zona leste, se tornou uma empresa concessionária com a formação da Viação Novo Horizonte. Um questionamento: as cooperativas da zona sul e os seus cooperados terão o mesmo fôlego para isto?

A reivindicação do direito à circulação na cidade não se encerrou. Recentemente, uma polêmica foi criada pela gestão Gilberto Kassab em restringir a circulação de ônibus fretados em algumas regiões da cidade. Tal medida causou indignação por parte dos usuários desta modalidade de transporte, pois a opção pelo fretamento deveu-se à comodidade para o passageiro em se dirigir ao seu local de trabalho. Além disso, moradores de municípios da região metropolitana e de cidades mais distantes da capital paulista argumentam que o uso do transporte coletivo público não atenderia de modo eficiente a necessidade de locomoção para os seus compromissos profissionais do dia a dia. As soluções apontadas pela prefeitura não agradaram

os passageiros com a criação de pontos de embarque e desembarque dos fretados em estações de metrô, estabelecendo que desses locais deveriam utilizar-se de linhas especiais de transporte coletivo para se dirigir ao seu destino final. Manifestações de usuários e trabalhadores do transporte de fretamento, e suas entidades de classes, ocorreram na cidade, marcadas por confrontos com a polícia. As relações de poder e disputa por este direito se constituíram e estão longe de se encerrar. Parece-nos uma história sem fim que envolve toda a problemática na cidade e a sua relação com o transporte urbano nesta “grande cidade de São Paulo”.

REFERÊNCIAS

- ABREU, Jether. *Transporte Coletivo e Política Econômica*. São Paulo: CMTc, 1979.
- ALVES, Giovanni. *O novo (e precário) mundo do trabalho*. São Paulo: Boitempo, 2000.
- ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. 4. ed. Petrópolis: Vozes, 2007.
- ARANTES NETO, Antonio Augusto. *Paisagens paulistanas: transformações do espaço urbano*. Campinas: Unicamp; São Paulo: Imesp, 2000. (Espaço e poder).
- ARAÚJO, Carlos; MORAES, Maurício. Perueiros usam rádio para escapar da fiscalização. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 26 fev. 2002. Disponível em: <http://www.sptrans.com.br/clipping_anteriores/2002/fevereiro2002/clipping260202/pagina1.htm>. Acesso em: 26 jun. 2009.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. Documentos setoriais da ANTP: O transporte clandestino no Brasil: n. 1. São Paulo: ANTP, 2000.
- BARROS, José D'Assunção. *Cidade e história*. Petrópolis: Vozes, 2007.
- BARAT, Josef. *A evolução dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978.
- _____. *Introdução aos problemas urbanos brasileiros: teoria, análise e formação de política*. Rio de Janeiro: Campus, 1979.
- BAUMAN, Zygmunt. *Confiança e medo na cidade*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2009.
- BELDA, Rogério. *Crônicas técnicas: os caminhos do transporte urbano*. São Paulo: Editoras Unidas, 1994.
- _____. Os caminhos do transporte coletivo na América Latina. *Revista dos Transportes Públicos*: Revista da ANTP, São Paulo, ano 8, n. 31, p. 54-87, mar. 1986.
- BRASILEIRO, Anísio et al. *Viação ilimitada: ônibus das cidades brasileiras*. São Paulo: Cultura, 1999.
- BRAUDEL, Fernand. *Civilização material, economia e capitalismo: séculos XV-XVIII*. São Paulo: Martins Fontes, 1995.
- Brites, Olga. Memória, preservação e tradições populares. In: _____. *O direito à memória: Patrimônio Histórico e cidadania*. São Paulo: DPH, 1992. p. 137-150.

BURKE, Peter (Org.). *A escrita da história: novas perspectivas*. São Paulo: Unesp, 1992.

CAIAFA, Janice. *Aventura nas cidades: ensaios e etnografias*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2007.

_____. *Jornadas urbanas: exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2002.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. *A política dos outros: o cotidiano dos moradores da periferia e o que pensam do poder e dos poderosos*. São Paulo: Brasiliense, 1984.

CALDEIRA NETO, Odilon. Breves reflexões sobre o uso da Internet em pesquisas historiográficas. *Revista Eletrônica Boletim do TEMPO*, Rio de Janeiro, ano 4, n. 20, 2009.

CAMPOS, Candido Malta; GAMA, Lúcia Helena; SACCHETTA, Vladmir. *São Paulo, metrópole em trânsito: percursos urbanos e culturais*. São Paulo: Senac-SP, 2004.

CARDOSO, Ciro Flamarion. *Um historiador fala de teoria e metodologia*. Bauru: Edusc, 2005. (História).

_____; VAINFAS, Ronaldo. *Domínios da história: ensaios de teoria e metodologia*. Rio de Janeiro: Campus, 1997.

CARLOS, Ana Fani; OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de (Org.). *Geografias de São Paulo: representação e crise da modernidade*. São Paulo: Contexto, 2004.

CAVALCANTI, César. O bônus (aparente) e o ônus (real) do transporte informal. *Revista dos Transportes Públicos*: Revista da ANTP, São Paulo, ano 20, n. 79, p. 5-6, 2. trim. 1998.

CENTRAL ÚNICA DOS TRABALHADORES. Desemprego, informalidade e clandestinidade no setor de transportes. *Revista dos Transportes Públicos*: Revista da ANTP, São Paulo, ano 21, n. 83, p. 87-96, 2. trim. 1999.

CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano: 1. Artes de fazer*. 5. ed. Petrópolis: Vozes, 2000.

CHAGAS, Milton (Org.). *História da técnica e da tecnologia no Brasil*. São Paulo: Unesp/CEETEPS, 1994.

CHAUÍ, Marilena. *O discurso competente e outras falas*. 3. ed. São Paulo: Moderna, 1982.

CHAVES, Francisco das Chagas. *A experiência com o suporte à fiscalização do transporte coletivo na zona sul de São Paulo*. Entrevistador: Eduardo Castro Couto. São Paulo, 9 jun. 2009. 1 CD (20 min.)

CHOAY, Françoise. *O urbanismo*. São Paulo: Ática, 1992.

CLARK, David. *Introdução à Geografia Urbana*. São Paulo: Difel, 1986.

COUTO, Jayme Lopes do Couto; AQUINO, William Alberto de. Transporte clandestino e a desregulamentação. *Revista dos Transportes Públicos*: Revista da ANTP, São Paulo, ano 14, n. 57, 1992.

DOURADO, Anísio Brasileiro de Freitas. Transporte 'informal' x 'formal': verdadeira ou falsa questão? *Revista dos Transportes Públicos*: Revista da ANTP, São Paulo, ano 17, n. 66, 1995.

D'ASSUNÇÃO, José. *Cidade e História*. Petrópolis: Vozes, 2007.

DEAECTO, Marisa Midori et al. (Org.) *São Paulo: espaço e história*. São Paulo: LTC, 2008.

DÉAK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (Org.). *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: Edusp, 1999.

DOSSE, François. *A História*. Bauru: Edusc, 2000. (História).

FENELON, Déa Ribeiro et al. (Org.). *Cidades*. São Paulo: Olho d'Água, 1999, volume 1.

_____. *Muitas memórias, outras histórias*. São Paulo: Olho d'Água, 2004.

FERREIRA, Marieta de Moraes; AMADO, Janaína. *Usos e abusos da história oral*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2006.

FRANCISCONI, Jorge G. Sobre a questão do transporte público. *Revista do Serviço Público*, Brasília, ano 5, n. 3, p. 53-64, jan./mar. 1983.

FREITAS, Sônia Maria de. *História oral: possibilidades e procedimentos*. São Paulo: Humanitas/FFLCH/Imesp, 2002.

GADDIS, John Lewis. *Paisagens da história: como os historiadores mapeiam o passado*. Rio de Janeiro: Campus, 2003.

GALVINO, João. *Os pneus cruzando os trilhos: a CMTc como representação da modernidade*. 2004. Dissertação (Mestrado em História) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2004.

GAUDÉRIO, Antônio. Clandestino se "esconde" em carro de passeio. *Folha de S. Paulo*, São Paulo, 15 mar. 2004 Disponível em: <http://www.sptrans.com.br/clipping_anteriores/2004/mar%C3%A7o2004/clipping13,14e150304/pagina1.htm#Transporte8>. Acesso em: 26 jun. 2009.

GOMES, Moisés; MACÁRIO, Antônio; TÉOFILO, Luís. *A experiência com o transporte na zona sul da cidade de São Paulo: da informalidade à direção da*

Cooperpam. Entrevistador: Eduardo Castro Couto. São Paulo, 17 jun. 2009. 1 CD (139 min.)

GOUVÊA, Ronaldo Guimarães. Papel dos movimentos sociais urbanos na gestão dos transportes públicos. *Revista dos Transportes Públicos*: Revista da ANTP, São Paulo, ano 12, n. 48, p. 94, jun. 1990.

GRUPO MEMÓRIA POPULAR. Memória popular: teoria, política, método. In: _____. *Muitas memórias, outras histórias*. São Paulo: Olho d'Água, 2004.

GURGEL, José Heitor de Amaral. Peruas: um microcosmo social. *Revista dos Transportes Públicos*: Revista da ANTP, São Paulo, ano 20, n. 81, p. 93-96, 4. trim. 1998.

IZIDORO, Alencar. Perueiros se tornam elite na periferia de SP. *Folha de S. Paulo*, São Paulo, 31 jan. 2005. Disponível em: <http://www.sptrans.com.br/clipping_antepiores/2005/janeiro2005/clipping29,30e310105/pagina1.htm#Transporte23>. Acesso em: 5 jun. 2009.

IZIDORO, Alencar. Prefeitura derruba liminar e retoma 25 ônibus de empresário. *Folha de S. Paulo*, São Paulo, 22 out. 2002. Disponível em: <http://www.sptrans.com.br/clipping_antepiores/2002/outubro2002/clipping221002/pagina1.htm#Transporte4>. Acesso em: 26 jun. 2009.

KALINAUSKAS, Gladson. *A experiência com o transporte na zona sul da cidade de São Paulo*: da informalidade à regulamentação Entrevistador: Eduardo Castro Couto. Diadema, 18 mar. 2008. 2 fitas cassetes (80 min.).

KHOURY, Yara Aun Muitas memórias, outras histórias: cultura e sujeito na história. In: *Muitas memórias, outras histórias*. São Paulo, Olho d'Água, 2004, p.118.

JAKOBSEN, Kjeld, MARTINS, Renato e DOMBROWSKI, Osmir (Org.). *Mapa do trabalho informal*: perfil socioeconômico dos trabalhadores informais na cidade de São Paulo. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2000.

KOWARICK, Lúcio. *Escritos urbanos*. São Paulo: Editora 34, 2000.

LANCHA, Fernando. Perueiro vai virar empresário de ônibus? *Jornal da Tarde*, São Paulo, 15 fev. 2003. Disponível em: <http://www.sptrans.com.br/clipping_antepiores/2003/fevereiro2003/clipping15,16e170203/pagina1.htm#Transporte9>. Acesso em: 26 jun. 2009.

LE GOFF, Jacques; NORA, Pierre. *História*: novas abordagens. 4. ed. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1995. (Ciências Sociais).

LIMA JÚNIOR, Orlando Fontes. O conflito entre transporte por ônibus e vans nas cidades e regiões metropolitanas. *Revista dos Transportes Públicos*: Revista da ANTP, São Paulo, ano 23, n. 90, p. 63-72, 1. trim. 2001.

LOPES, Antonio Herculano et al. (Org.). *História e linguagens: texto, imagem, oralidade e representações*. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2006.

LOPES, Miriam B. P. Oelsner. *Pequena história dos transportes públicos de São Paulo*. São Paulo: CMTc, 1985.

LOTAÇÃO Jd. Miriam – 577-T: desenho animado, disponibilizado no site “You Tube” desde 3 de agosto de 2007. Disponível em:
<http://www.youtube.com/watch?v=r_Pldx3MbtK>. Acesso em: 2 maio 2009.

MACHADO, Danilo. A nem sempre leal disputa entre ônibus e lotações. *Jornal da Tarde*, São Paulo, 2 ago. 2002. Disponível em:
<http://www.sptrans.com.br/clipping_anteriores/2002/agosto2002/clipping020802/pagina1.htm#Transporte4>. Acesso em: 30 jun. 2009.

MACIEL, Laura Antunes et al. (Org.) *Outras histórias: memórias e linguagens*. São Paulo: Olho d'Água, 2006.

MAMANI, Hérnan Armando. Alternativo, informal, irregular ou ilegal? O campo de lutas dos transportes públicos. In: RIBEIRO, Ana Clara Torres (Org.). *El rostro urbano de América Latina*, Buenos Aires, Clasco, 2004. v. 1, p. 321-346.

MARQUES, Eduardo; TORRES, Haroldo (Org.). *São Paulo: segregação, pobreza e desigualdades sociais*. São Paulo: Senac-SP, 2005.

MARTINS FILHO, Amílcar Vianna. *Como escrever a história de sua cidade*. Belo Horizonte: Instituto Cultural Amílcar Martins, 2005.

MELLO, José Carlos. *Planejamento dos transportes*. São Paulo: Mc-Graw-Hill, 1975.

_____. *O planejamento dos transportes urbanos*. Rio de Janeiro: Campus, 1981.

MOISÉS, José Álvaro et al. *Cidade, povo e poder*. Rio de Janeiro: Paz e Terra/Cedec, 1985a.

MOISÉS, José A. et al. *Contradições urbanas e movimentos sociais*. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra/Cedec, 1985b.

MOURA, Rosa e ULTRAMARI, Clovis. *O que é periferia urbana*. São Paulo: Brasiliense, 1996.

MOURA, Senival. *A experiência com o transporte informal na cidade de São Paulo*. Entrevistador: Eduardo Castro Couto. São Paulo, 04 e 30 jun. 2009. 1 CD (83 min.).

NANCI, Luciana. Morre 3º fiscal de perua clandestina. *Jornal da Tarde*, São Paulo, 25 fev. 2002. Disponível em:
<http://www.sptrans.com.br/clipping_anteriores/2002/fevereiro2002/clipping24e250202/pagina1.htm#Transporte6>. Acesso em: 26 jun. 2009.

NAPOLITANO, Marcos. A História depois do papel. In: PINSKY, Carla Bassanezi (Org.) *Fontes históricas*. São Paulo: Contexto, 2005. p. 264-265.

OLIVEIRA, Lúcia Lippi (Org.) *Cidade: História e desafios*. Rio de Janeiro: Ed. Fundação Getúlio Vargas, 2002.

PANDA, Rogério. Em SP, o espaço é dos lotações. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 28 ago. 2002a. Disponível em: <http://www.sptrans.com.br/clipping_anteriores/2002/agosto2002/clipping280802/pagina1.htm#Transporte1>. Acesso em: 26 jun. 2009.

PANDA, Rogério. Fiscais executados após apreender perua. *Jornal da Tarde*, São Paulo, 24 fev. 2002b. Disponível em: <http://www.sptrans.com.br/clipping_anteriores/2002/fevereiro2002/clipping24e250202/pagina1.htm#Transporte1>. Acesso em: 26 ago. 2009.

PATARRA, Ivo. *O governo Luiza Erundina: cronologia de quatro anos de administração do PT na cidade de São Paulo: 1989-1992*. São Paulo: Geração Editorial, 1996.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. *O imaginário da cidade: visões literárias do urbano – Paris, Rio de Janeiro e Porto Alegre*. 2. ed. Porto Alegre: Ed. UFRGS, 2002.

PINSKY, Carla Bassanezi (Org.). *Fontes Históricas*. São Paulo: Contexto, 2005.

PINSKY, Jaime (Org.). *O Brasil no contexto: 1987-2007*. São Paulo: Contexto, 2007.

POLICIAIS são presos após executar perueiro em SP. *O Estado de S. Paulo*, São Paulo, 5 set. 2001. Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/arquivo/cidades/2001/not20010905p20712.htm>>. Acesso em: 30 jun. 2009.

PORTELLI, Alessandro. Tentando aprender um pouquinho: algumas reflexões sobre a ética na História Oral. *Revista Projeto História*, São Paulo, n. 15, p. 20, abr. 1997.

PUBLICAÇÃO da NTU – A questão do transporte ilegal: panorama, riscos e oportunidades: Brasília, Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, 2002.

RAMOS, Gracinda C. P. *Análise do transporte coletivo urbano de Caxias do Sul*. 1983. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual Paulista, Rio Claro, 1983.

RECENHA, Lúcia Guimarães. A queda de demanda dos sistemas do transporte público de passageiros poderia ter sido prevista? O surgimento do clandestino também? *Revista dos Transportes Públicos*: Revista da ANTP, São Paulo, ano 25, n. 97, p. 83-90, 2. trim. 2002.

RELATÓRIO do Banco Mundial: Cidades em movimento. São Paulo: Sumatra Editorial, 2003.

REVISTA DOS TRANSPORTES PÚBLICOS. São Paulo: Associação Nacional de Transportes Públicos, nº 48, 1990.

REVISTA DOS TRANSPORTES PÚBLICOS. São Paulo: Associação Nacional de Transportes Públicos, nº 57, 1992.

REVISTA DOS TRANSPORTES PÚBLICOS. São Paulo: Associação Nacional de Transportes Públicos, nº 66, 1995.

REVISTA DOS TRANSPORTES PÚBLICOS. São Paulo: Associação Nacional de Transportes Públicos, nº 79, 1998.

REVISTA DOS TRANSPORTES PÚBLICOS. São Paulo: Associação Nacional de Transportes Públicos, nº 80, 1998.

REVISTA DOS TRANSPORTES PÚBLICOS. São Paulo: Associação Nacional de Transportes Públicos, nº 81, 1998.

REVISTA DOS TRANSPORTES PÚBLICOS. São Paulo: Associação Nacional de Transportes Públicos, nº 83, 1999.

REVISTA DOS TRANSPORTES PÚBLICOS. São Paulo: Associação Nacional de Transportes Públicos, nº 88, 2000.

REVISTA DOS TRANSPORTES PÚBLICOS. São Paulo: Associação Nacional de Transportes Públicos, nº 90, 2001.

REVISTA DOS TRANSPORTES PÚBLICOS. São Paulo: Associação Nacional de Transportes Públicos, nº 97, 2002.

REVISTA DOS TRANSPORTES PÚBLICOS. São Paulo: Associação Nacional de Transportes Públicos, nº 102, 2004.

REVISTA DOS TRANSPORTES PÚBLICOS. São Paulo: Associação Nacional de Transportes Públicos, nº 103, 2004.

ROLNIK, Raquel. *O que é cidade*. São Paulo: Brasiliense, 1988.

_____; KOWARICK, L.; SOMEKH, N. (Org.). *São Paulo: crise e mudança*. São Paulo: Brasiliense, 1990.

SADER, Eder. *Quando novos personagens entraram em cena: experiências e lutas dos trabalhadores da Grande São Paulo (1970-80)*. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995.

SANTANA, André. *A experiência com o transporte informal na zona sul da cidade de São Paulo*. Entrevistador: Eduardo Castro Couto. São Paulo, 14 jun. 2009. 1 CD (45 min.).

SANTOS, Luciano Carlos dos. *A experiência com o transporte na zona sul da cidade de São Paulo: da informalidade à regulamentação*. Entrevistador: Eduardo Castro Couto. São Paulo, 8 jun. 2009. 1 CD (51 min.).

SANTOS, Milton. *Técnica, espaço, tempo – globalização e meio técnico-científico informacional*. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1993.

SANTOS, Regina Bega. *Movimentos sociais urbanos*. São Paulo: Unesp, 2008.

SÃO PAULO (Cidade). Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Transportes. *Próxima parada o futuro*. São Paulo: PMSP, 1993.

SÃO PAULO (Cidade). Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Transportes. *Municipalização dos ônibus da cidade de São Paulo, realizações e perspectivas*. São Paulo: Secretaria Municipal de Transportes, 1992.

SÃO PAULO (Cidade). Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Transportes. *São Paulo interligado: o plano de transporte público urbano implantado na gestão 2001-2004*. São Paulo: Secretaria Municipal de Transportes/Companhia de Engenharia de Tráfego/São Paulo Transportes S.A., 2004.

SINGER, Paul. *Um governo de esquerda para todos: Luiza Erundina na prefeitura de São Paulo (1989-92)*. São Paulo: Brasiliense, 1996.

SOUZA, Bárbara. Motoristas do bairro a bairro e de peruas entram em confronto. *O Estado de S. Paulo*. Disponível em: <http://www.sptrans.com.br/clipping_antecedentes/2003/maio2003/clipping200503/pagina1.htm#Transporte13>. Acesso em: 30 jun. 2009.

STIEL, Waldemar C. *História do Transporte Urbano no Brasil*. São Paulo: Pini; Brasília: EBTU, 1984.

_____. *História dos Transportes Coletivos em São Paulo*. São Paulo: Edusp/McGraw-Hill, 1978.

_____. *Ônibus: uma história do transporte coletivo e do desenvolvimento urbano no Brasil*. São Paulo: Comdesenho, 2001.

TAVARES, Bruno. PCC extorque 20% dos perueiros em São Paulo. *Jornal da Tarde*, São Paulo, 22 mai. 2005. Disponível em: <<http://parana-online.com.br/editoria/especiais/news/178664/>>. Acesso em: 3 jul. 2009.

TATSCH, Constança. SPTrans culpa governo pela morte de funcionários. *Folha de S. Paulo*, São Paulo, 23 fev. 2002. Disponível em: <http://www.sptrans.com.br/clipping_antecedentes/2002/fevereiro2002/clipping230202/pagina1.htm#Transporte2>. Acesso em: 26 ago. 2009.

TERRAZ, Regina. Perueiros atacam nova licitação com 300 ações. *Diário de São Paulo*, São Paulo, 11 fev. 2003. Disponível em: <http://www.sptrans.com.br/clipping_anteriores/2003/fevereiro2003/clipping110203/pagina1.htm#Transporte3>. Acesso em: 1 jul. 2009.

THOMPSON, E. P. *A formação da classe operária inglesa II: a maldição de Adão*. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987.

_____. *A miséria da teoria ou um planetário de erros*. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.

_____. *As peculiaridades dos ingleses e outros artigos*. Campinas: Unicamp, 2001.

UM PASSINHO atrás, por favor. *Libera. Círculo de estudos libertários*, Rio de Janeiro, n. 44, p. 1, jan. 1995.

VASCONCELOS, Eduardo. *O que é trânsito*. 2. ed. São Paulo: Brasiliense, 1992.

VEDANA, Léa Maria; FROTSCHER, Méri. *Viagens pela cidade: o transporte coletivo de Blumenau*. Florianópolis: Insular, 1999.

WILLIAMS, Raymond. *Marxismo e literatura*. Rio de Janeiro: Zahar, 1979.

WRIGHT, Charles L. A regulamentação econômica dos transportes. *Revista Brasileira de Economia*, Rio de Janeiro, n. 36, p. 7-34, abr./jun. 1982.

_____. *O que é transporte urbano*. São Paulo: Brasiliense, 1988.

YÁZIGI, Eduardo. *Esse estranho amor dos paulistanos: requalificação urbana, cultura e turismo*. São Paulo: Global, 2006.

APÊNDICE – RELAÇÃO DE ENTREVISTADOS NA PESQUISA

- *Gladson Kalinauskas*: morador em Diadema - SP, casado, tem um casal de filhos e 33 anos de idade. Começou a trabalhar com o transporte informal na zona sul de São Paulo desde 1990. Ao mesmo tempo em que trabalhava com o transporte de passageiros era fiscal de linha da empresa de ônibus Trans-Bus em São Bernardo do Campo. Começou a transportar passageiros na mesma cidade e depois se dirigiu para São Paulo. Depois da demissão da Trans-Bus se dedicou ao transporte de passageiros na região do Jardim Miriam. Já teve o veículo apreendido durante uma blitz de fiscalização. Participou do processo licitatório na gestão Celso Pitta em 1999, obteve uma autorização com o lotação. Na gestão Marta Suplicy (2001-2004) participou do novo processo licitatório para o sistema Interligado. Foi cooperado da Cooperpam e atualmente pertence à cooperativa Cooperlíder desde 2008.
- *Senival Moura*: morador em São Paulo-SP, casado, tem dois filhos e vive em Guaianazes. Iniciou com o transporte informal em 1984 na zona leste e simultaneamente trabalhava em uma metalúrgica. Manteve esta dupla jornada por dez anos. Foi um dos fundadores do Sindilotação – sindicato dos profissionais de lotação na cidade de São Paulo e foi presidente. Participou do processo de licitação na gestão Celso Pitta. Filiou-se à Cooperalfa e participou da licitação do sistema Interligado na gestão Marta Suplicy. Foi diretor desta cooperativa, é cooperado e está em seu segundo mandato de vereador da Câmara Municipal de São Paulo-SP pelo Partido dos Trabalhadores.
- *Luciano Carlos dos Santos*: morador em São Paulo-SP. Iniciou com o transporte informal em 1998, mas já realizava transporte de passageiros de empresas. Realizou outras atividades antes de se dedicar com a informalidade do transporte: foi metalúrgico, desenhista mecânico e trabalhou em um mercadinho da família. O seu veículo de lotação foi apreendido duas vezes. Também participou das licitações nas gestões Celso Pitta e Marta

Suplicy. Tornou-se um cooperado da Cooperpam e atualmente pertence à Cooperlíder.

- *Francisco das Chagas Chaves*: morador em Diadema – SP, casado, pai de uma filha e 35 anos de idade. Trabalhava no setor administrativo de uma empresa e ficou desempregado em 2003. Por indicação de um parente foi trabalhar em uma instituição de suporte à fiscalização da São Paulo Transportes S.A. Trabalhou nos bairros da zona sul e leste da cidade onde sua função era verificar a procedência dos veículos apreendidos nas ruas e rebocá-los para o pátio da São Paulo Transportes S.A. no bairro do Pari. O período que atuou junto à fiscalização foi marcado pela transição das cooperativas para o sistema Interligado na gestão Marta Suplicy (2001-2004). Trabalhou por pouco tempo nesta empresa e atualmente é comerciante.
- *Antônio Macário*: morador em São Paulo-SP, casado e um de seus filhos deseja seguir a profissão do pai. Foi metalúrgico em uma empresa por 20 anos, mas a instituição veio à falência e com 45 anos de idade decidiu investir no transporte informal em 1997 para transportar passageiros. O seu veículo já foi apreendido uma vez, mas estava com a sua esposa e outro motorista. Foi coordenador de linha e participou das licitações nas gestões Celso Pitta e Marta Suplicy. Filiou-se à Cooperpam, participou da direção em uma gestão e atualmente trabalha no setor administrativo da cooperativa.
- *Moisés Gomes*: morador em São Paulo-SP. Foi metalúrgico da MWM no bairro Jurubatuba na zona sul de São Paulo. Demitiu-se da empresa e tomou a decisão em transportar passageiros em 1996. Já teve o seu veículo apreendido e foi agredido pelos policiais durante a operação em 1999. Foi coordenador de linha na região do Valo Velho, região sul da cidade, e participou das licitações nas gestões Celso Pitta e Marta Suplicy. Filiou-se à Cooperpam, participou de duas gestões na direção da cooperativa e atualmente é diretor-secretário.
- *Luis Teófilo*: morador em São Paulo-SP. Trabalhou na empresa Elevadores Atlas. Foi demitido em 2000 e tomou a decisão em trabalhar como informal

adquirindo duas peruas Kombi. Atualmente é cooperado da Cooperpam e trabalha como auditor na cooperativa. É um dos responsáveis em ministrar capacitação para cooperados e funcionários.

- *André Santana*: morador em São Paulo-SP, casado, quatro filhos. Realizou várias atividades antes de se tornar um trabalhador informal: trabalhou em uma loja, foi enfermeiro e em uma empresa de impermeabilização. Não soube precisar o ano em que começou com a informalidade, mas acredita que começou a atuar durante a gestão Luiza Erundina (1989-1992). Foi cobrador e motorista de lotação. Era sócio em uma perua Kombi e nunca teve o veículo apreendido. Desentendeu-se com o sócio ao tentar ludibriá-lo para obter a Kombi e saiu da informalidade. Durante o sistema Integrado na gestão da Marta Suplicy foi motorista da Cooperpam. Atualmente trabalha em uma transportadora como motorista.